

## Kamikaze – kratki povijesni pregled njihova djelovanja i današnja tumačenja

U članku se razmatra postanak pojma kamikaze u 13. stoljeću kada je tajfun potopio velik dio flote pod zapovjedništvom Mongola. Također su obrađeni uzroci, početak i tijek japanskih samoubilačkih akcija zrakoplovstvom te je dan kratak prikaz ostalih oblika japanskih samoubilačkih akcija. U članak je uključen prikaz razlike viđenja fenomena kamikaza između Zapadnjaka i Japanaca.

**Ključne riječi:** kamikaze, tokkotai, Japanci, Amerikanci, piloti, zrakoplovstvo, samoubilački napad

### Uvod

Japanca je povijest slabo poznata hrvatskoj historiografskoj zajednici koja se njome bavi pretežito kroz prijevode djela ne-Japanaca. Fenomen kamikaza nije iznimka. Tome se ne treba čuditi jer i druge zapadnjačke historiografije tu problematiku obrađuju s velikom dozom predrasuda. Na Zapadu se u praksi »kamikaze« definiraju kao samoubilački napadi Japanaca, a u posljednje vrijeme termin je dobio primjenu i za označavanje samoubilačkih napada terorista.

Kod Japanaca pojam kamikaze mnogo se rjeđe koristi jer su samoubilačke jedinice u historiografiji i među običnim ljudima poznate pod nazivom *tokkotai* (skraćena od punog naziva kamikaze tokubetsu kogetai - jedinice za specijalni napad božanskog vjetera).

U ovom članku nastoje se približiti uzroci i karakter te dati kratki povijesni pregled samoubilačkih akcija japanskog zrakoplovstva u 2. svjetskom ratu. Za rad je korištena literatura pretežno na engleskom jeziku te internetske stranice na kojima su Japanci ili Amerikanci preveli sadržaje stranica na japanskom jeziku.

### Nastanak pojma kamikaze u 13. stoljeću

Značenje riječi kamikaze veoma je jednostavno. Na japanskom ono označuje »božanski vjetar« (jap. kami + kaze = hrv. bog, božanski + vjetar). Japanski panteon bogova sastoji se od mnogobrojnih bogova (jap. kami) različitih moći i položaja u kojemu je vrhovno božanstvo žensko - boginja sunca Amaterasu. Japanska religija prožeta je mnogim vjеровanjima i filozofijama (pradavni šintoizam, budizam i filozofija Konfucija s azijskog kopna), u kojemu odnos čovjeka i prirode imaju veliku važnost. Japan je od najranije povijesti »šiban« prirodnim katastrofama - potresima i erupcijama vulkana, razornim tsunamijima (valovi koji nakon potresa haraju obalama) i tajfunima (olujama koje ponekad poprate ljetni monsun). Upravo ova posljednja prirodna sila pokazala se ključnim saveznikom u zaustavljanju mongolske invazije na japanske otoke 1281. godine. Mongoli su već 1274. godine pokušali invaziju, ali su je morali prekinuti nakon početnih uspjeha jer su shvatili da im snage nisu dovoljne za taj pothvat. Također, bili su svjesni da bi im korejski mornari (koji su upravljali

većinom brodova) mogli zabiti nož u leda u ključnom trenutku. 1281. godine stvoreni su uvjeti za ponovnu invaziju: Japanci su nastavili odbijati plaćati danak Kublaj Khanu, a Kublaj Khan je sakupio više oko 140 000 ljudi<sup>1</sup> (Mongola, Kineza i Korejanaca) koje su preko mora trebale prevesti dvije flote. Istočna flota je bila manja i prva je stigla pred obale otoka Kyushu. Do iskrcavanja većih razmjera nije došlo jer su se Japanci spremili za zaustavljanje invazije. Regent Hojo Tokimune uspio je stvoriti kakvo-takvo jedinstvo među samurajima te je uspio izgraditi zid na istoku Kyushua kako bi spriječio brzo napredovanje zloglasne mongolske konjice. Dok su vojnici obolijevali na brodovima istočne flote natopljenim svakodnevnom kišom, južnu je flotu snašla još gora sudbina. 22. kolovoza 1281. južnu flotu zahvatio je tajfun koji je potopio velik broj brodova te raspršio ostale. Procjenjuje se da se tada utopilo oko 30 000 ljudi.<sup>2</sup> Čuvši za propast južne flote, kineski časnici koji su sudjelovali u invaziji odlučili su se vratiti kući. Kada su ostali bez najvažnijih saveznika, Mongolima nije preostalo ništa drugo nego da se povuku i odgode invaziju. Japanci su slavodobitno pobili sve Mongole i Korejance koji su zaostali na manjim otocima, dok su Kinezi pošteđeni. Mongolima se više nikada nije pružila prilika da izvrše novu invaziju jer su ih počele mučiti pobune u drugim dijelovima carstva i njihova je moć slabila. Japancima je tajfun koji je potopio mongolsko-kinesku flotu bio sam dar bogova kojeg su štovali te je od tada nazivan kamikaze. U njihovoj mitološkoj svijesti on je postao važan podsjetnik da su im bogovi skloni u obrani zemlje od stranih napadača.

### **Od feudalnog poretka do imperijalne velesile**

U Japanu su se zatim do 20. stoljeća izmjenjivala mirnodopska razdoblja i surovi ratovi koji su poharali veći dio japanskog otočja (ponajprije najveći otok Honshu). Izuzmemo li surovi rat u Koreji krajem 16. stoljeća, Japan se uglavnom držao podalje sukoba sa stranim državama te su

svi ratovi i pobune do 19. stoljeća bili između samih Japanaca.

Sredinom 19. stoljeća to se radikalno izmijenilo. Nakon gotovo 250 godina neupitne vladavine obitelji Tokugawa na poziciji šoguna, razne plemićke obitelji i klanovi shvatili su da šogun pokazuje znakove slabosti zbog neodlučne politike prema strancima koji su došli pred obale Japana. Šogun je nakon kratke i žestoke borbe uklonjen, a ponovno se počeo isticati autoritet cara. Za razliku od Kine kod koje je dolazak stranih imperijalista označio konačni slom političkog i gospodarskog poretka, Japan je spremno prihvatio tehnološki napredak i kapitalističku proizvodnju u koju su se uključile i neke od samurajskih obitelji. Veoma visok stupanj pismenosti<sup>3</sup> već sredinom 19. stoljeća omogućio je tako brze promjene. Kao i sve druge imperijalističke sile toga razdoblja (od SAD-a do Carske Rusije) Japan je pokušavao ovladati područjima bogatim sirovinama te je u zadnjem desetljeću 19. stoljeća ratom osigurao vlastiti položaj u Kini i Koreji. 1905. godine zaprepastio je čitav svijet kada je uspio poraziti Rusiju i time ojačao svoj prestiž. Pomorska pobjeda kod Tsushime navijestila je prekretnicu i pokazala da neeuropski narodi mogu steći vještinu u modernom načinu ratovanja.

U 1. svjetskom ratu Japan je zadobio nekoliko otočnih skupina, bivših njemačkih kolonijalnih posjeda. Nakon 1. svjetskog rata pokazalo se da će Japan očito nastaviti ekspanziju te su druge sile to pokušavale spriječiti. Na konferenciji u Washingtonu Amerika i Britanija uspjele su izboriti omjer u pomorskim snagama - SAD: UK: Japan - 5: 5: 3. To je bilo veliko poniženje za Japance koji su shvatili da SAD i Ujedinjeno Kraljevstvo žele držati Japan u podređenom položaju. Kada je Japan 1930-ih krenuo u otvoreno zauzimanje Kine, ostale su se kolonijalne sile uplašile za vlastite pozicije u tom prostoru. Na Carski se Japan počinju vršiti pritisci nakon što je ušao u francusku Indokinu u kojima prednjači SAD. Rat je postao neizbježan jer je Japan odbio da se povuče iz Indokine, ali i same Kine. Procijenivši da je rat jedini način da se Japanu osiguraju sirovine i mogućnost razvoja, vojni se vrh odlučio za rat protiv SAD-a i evropskih kolonijalnih sila.

1 Kure, 2001, 41.

2 Ibid, 42.

3 Rozman, 1996, 561.

## Uzroci primjene samoubilačkih napada

U ratu protiv SAD-a Japan nije imao nikakvih izgleda za pobjedu. Upravo ono što je potaknulo Japan na osvajanja, bilo je uzrokom njegove vojne propasti - nedostatak sirovina i nedovoljno razvijeni industrijski potencijali. 1942. godine japanska vojska i mornarica uspjela je osvojati Indoneziju koja je raspolagala velikim zalihama nafte i kaučuka. No, čak i te strateške uspjehe Japanci nisu mogli u potpunosti iskoristiti. Naime, naftu i druge sirovine trebalo je do japanskog otočja prevoziti brodovima, a ti isti brodovi bili su potrebni za prijevoz ratnog materijala za utvrđivanje pacifičkih otoka. Kada su 1944. američke podmornice počele ugrožavati pomorske linije, situacija se samo pogoršavala te je proizvodnja oružja i ratne tehnike počela opadati, a zalihe goriva ubrzano su se smanjivale.

U žestokim bitkama na Pacifiku tijekom 1942., obje zaraćene strane pretrpjele su podjednako velike gubitke. No, tada se industrijska premoć SAD-a pokazala odlučujućom. Dok su Japanci u borbu mogli ubaciti tek nekoliko novih nosača zrakoplova, Amerikanci su izgradili desetak velikih nosača zrakoplova kao i mnoštvo manjih pratećih nosača koji su pratili konvoje te time neutralizirali djelovanje japanskih podmornica. 1943. godine američke pomorsko-zračne snage preuzele su inicijativu na bojištu što je rezultiralo nizom teških poraza Japanaca koji su gubili otok za otokom te priliku da pruže značajniji otpor svojom mornaricom i zrakoplovstvom. Te godine nije bilo sukoba između japanskih i američkih nosača zrakoplova, no ipak Japanci su izgubili većinu svojih pilota koji su poslani da brane bazu u Rabaulu na Novoj Britaniji.

Japansko se zrakoplovstvo suočilo s nizom problema:

1. U borbama na Pacifiku izginula je većina njihovih iskusnih zrakoplovaca, a piloti koji su ih zamijenili nisu imali dovoljno vremena za izobrazbu a time nisu imali dovoljno veliku vještinu kao njihovi prethodnici.

2. Japanski zrakoplovi 1943./44. nisu više bili tehnički razvijeniji od neprijateljskih. Lovac japanskog mornaričkog zrakoplovstva Zero A6M5

bio je nešto poboljšan od prijašnjih verzija, ali potpuno je zaostajao za američkim lovcima što se tiče naoružanja, oklopljenosti, brzine leta i brzine uzdizanja. Bio je još uvijek u prednosti što se tiče duljine doleta i letne pokretljivosti, no te prednosti više nisu bile toliko presudne za ishod borbi. Standardni lovac japanskog zrakoplovstva Ki-43 Hayabusa također je zaostajao za savezničkim, dok je bolje oklopljeni i brži lovac Ki-61 Hien imao nedostatak čestih kvarova motora koji je zahtijevao redovito održavanje i popravke.

3. Amerikanci su poslije teških gubitaka zrakoplovstva u prvim bitkama uvidjeli stvarnu snagu i tehničku naprednost japanskih zrakoplova te su razvili posebne tehnike manevriranja i suradnje među svojim lovcima kako bi nadomjestili nedostatke svojih zrakoplova. Od 1943. - 44. Amerikanci su opremili zrakoplovstvo novim lovcima F4U Corsair i F6F Hellcat. Ovaj posljednji bio je lovac posebno razvijen za borbu protiv Zeroa jer je bio jednako pokretljiv kao i japanski lovci te je također imao mnogo snažniji motor, naoružanje i oklop. Do kraja rata taj tip lovca uništio je oko 5 000 japanskih zrakoplova.<sup>4</sup> Amerikanci su poznavali letne sposobnosti Zeroa jer su pronašli jedan Zero koji se srušio u močvaru na Aljaski. Pilot je poginuo pokušavajući sletjeti na oštećenom zrakoplovu, ali sam zrakoplov mogao se ponovno osposobiti za letenje.

4. Broj američkih zrakoplova višestruko se povećao kao i pomorske snage. Japanski zrakoplovi obično su uništeni na samim atolima, a da nisu ni uzletjeli dok su zrakoplovi koji su uspjeli uzletjeti jednostavno nadjačani. Od 1944. vodile su se zračne bitke između jednog japanskog lovca protiv 50 i više američkih lovaca. Ponekad bi iskusniji japanski piloti mogli preživjeti tako neravnopravne borbe zbog velike pokretljivosti svojih zrakoplova kao i zbog nekoordiniranosti američkih pilota koji su pokušavajući oboriti usamljeni zrakoplov smetali jedan drugome.

5. Logistika japanskog zrakoplovstva zapala je u krizu. Smanjene su zalihe goriva, a i mnoge jedinice ostale su izolirane na pacifičkim otocima (npr. otok Wake, velika baza u Rabaulu itd.) te im je doprema goriva, rezervnih dijelova i novih zrakoplova bila potpuno onemogućena. Goriva je

<sup>4</sup> Gunston, 1997, 92.

bilo sve manje, a i njegova kvaliteta bila je znatno niža od američkog. Slične probleme je imala i Luftwaffe u kasnijim fazama rata.

Svi navedeni razlozi doveli su na kraju do najveće katastrofe japanskog zrakoplovstva u povijesti. 19. lipnja 1944. admiral Jisaburo Ozawa naredio je napad protiv američke flote koja je upravo vršila invaziju na Marijansko otočje. Njegovi piloti imali su za zadatak uništiti američke nosače u suradnji sa zrakoplovnim jedinicama s okolnih otoka. Ozawa je predviđao da je u prednosti jer se njegovi zrakoplovi mogu spustiti na same otoke i vratiti natrag na nosače. Zbog velikog radijusa djelovanja koji su njegovi zrakoplovi posjedovali, smatrao je da je siguran od američkih protuudara. Taj je dan završio potpunom katastrofom za Japance. Amerikanci su već prije potpuno razorili zrakoplovne baze na okolnim otocima, a četiri japanska napada s nosača potpuno je zdrobljeno lovačkom zaštitom F6F Hellcata i protuavionskim topništvom s pratećih brodova. Japanci su izgubili više od 300 zrakoplova, a Amerikanci manje od 30. Još gori gubici po Japance bili su u brodovlju - izgubili su nosač zrakoplova Taiho, najmodernijeg u službi s radarom i oklopljenom sletnom stazom i nosač Shokaku, veterana napada na Pearl Harbour. Amerikanci su pretrpjeli tek manja oštećenja na bojnom brodu South Dakoti te na nekoliko nosača. Nekoliko desetaka japanskih zrakoplova što se uspjelo probiti do američkih brodova promašilo je pogoditi svoje ciljeve torpedima i bombama.

Sljedeći dan japanska je flota morala bježati pod udarima izgubivši pri tome manji nosač Hiyo i dva tankera. Izgubljeno je i 65 zrakoplova. Amerikanci su izgubili tog dana više od 100 zrakoplova jer su naišli na žešći otpor Japanca, a također mnogi zrakoplovi su bili prisiljeni sletjeti u more jer su napali japanske nosače udaljenije od svoga radijusa djelovanja i nisu se mogli vratiti na matične nosače. Zbog lakih zračnih pobjeda koje su ostvarivali, američki su piloti ovu bitku prozvali »The Great Turkey Mariana Shoot« (u slobodnom prijevodu veliko »napucavanje« purana kod Mariana ili »napucavanje« idiota kod Marijana). Ova katastrofa označila je kraj velikih akcija japanskih nosača zrakoplova koji će u slijedećoj velikoj bitki (kod Cape Engana u sklopu velike po-

morske bitke oko Filipinskog otočja ) imati tek ulogu mamca za odvlačenje.

## Početak samoubilačkih akcija

Japansko ratno zrakoplovstvo nikada nije bilo unutar jedinstvene organizacije. Dijelilo se na zrakoplovstvo kopnene vojske i zrakoplovstvo mornarice. Suradnja između ta dva ogranka je bila povremena i nedovoljno snažna. No, ipak od listopada 1944. oba su ogranka usvojila koncept samoubilačkih napada protiv neprijatelja. Taj se koncept nikada nije razmatrao prije samog početka rata, a ozbiljne rasprave o njemu počele su tek nakon što su Amerikanci počeli nezadrživo zauzimati pacifička otočja. I prije su se japanski piloti namjerno zalijetali u američke brodove, ali to su bili individualni slučajevi kod kojih su sami piloti u akciji donijeli svojevoljnu odluku da poginu nanoseći neprijatelju gubitke. 27. svibnja 1944. u zapadnom dijelu Nove Gvineje šest dvomotornih zrakoplova Ki-45 natovarenih bombama nestalo je prilikom napada na američke brodove.<sup>5</sup> Pretpostavlja se da je zapovjednik toga leta Tsuguo Kojima naredio samoubilački napad. Prilikom zlosretne bitke kod Marijanskog otočja pilot Akio Komatsu obrušio se na američki torpedo koji je podmornica ispalila na nosač Taiho.<sup>6</sup> Uspio je svojim zrakoplovom i životom uništiti torpedo, ali Taiho je pogodio drugi torpedo ispaljen s iste podmornice. Na Iwo Jimi krajem 5. srpnja 1944. 17 zrakoplova poslano je s otoka da se razbije na američkim brodovima.<sup>7</sup> To su bili jedini zrakoplovi s kojima su Japanci još raspolagali jer su drugi uništeni u žestokim zračnim bitkama koje su se odvijale prethodnih dana. Pilot lovca Zero koji se uspio živ vratiti iz te neuspješne akcije (japanski zrakoplovi nisu se uspjeli približiti američkim brodovima te ih se samo 5 vratilo) opisao je kako je časnik Kanzo Miura naredio samoubilački napad prije samog polijetanja. To nije bila naredba visokih časnika koju je provodio već njegov samoinicijativni postupak. Reakcija pilota bila je stoičko prihvatanje naredbe. Saburo je upitao svog suborca što misli o toj

5 Hata - Izawa - Shores, 2002, 48.

6 Toland, 2003, 500.

7 Lamont Brown, 1999, 87.

ideji i na to dobio odgovor: »Odlučeno je da ide-  
mo! Ionako još nećemo dugo živjeti!«<sup>8</sup> Saburo se  
dakako složio s tom tvrdnjom. Čak da su krenuli  
u »konvencionalni« napad na američke brodove  
suočili bi se s potpunim uništenjem.

Sve do listopada 1944. visoki časnici japan-  
skog zrakoplovstva nisu naređivali samoubilačke  
napade. Zapravo, s njima se započelo u trenu-  
cima kada je Japan nezadrživo gubio rat. Prije  
rata nitko nije razmatrao primjenu samoubilač-  
kih udara zrakoplovstvom. Samoubilački su napadi  
sa stajališta vojne vještine na početku rata  
bili potpuno neprihvatljivi. Njima bi se gubili i  
iskusni piloti kao i zrakoplovi. No, u jesen 1944.  
situacija se radikalno izmijenila. Zrakoplova je bi-  
lo malo, goriva također, a slabo uvježbani piloti  
su gubili život već pri prvim borbenim akcijama.  
Admiral Takijiro Onishi shvatio je da je jedini  
način da takvi neiskusni piloti uspiju osigurati  
pogodak, samoubilački napad. Taj japanski visoki  
časnik (koji je sudjelovao u razvoju zrakoplov-  
stva još u 1. svjetskom ratu) zagovarao je doktri-  
nu da se američko napredovanje treba zaustaviti  
zrakoplovstvom, a ne mornaricom. Dok je dio  
japanskih stratega zagovarao doktrinu »velikih  
topova i bojnih brodova« (tzv. klub *teppo-ya*),<sup>9</sup>  
Onishi je još 1930-ih isticao kako su bojni bro-  
dovi zastarjeli u modernom ratovanju i kako bi  
sredstva za njihovu izgradnju i održavanje mog-  
la biti iskorištena za osposobljavanje velikog  
broja zrakoplova. 1944. kada su japanski bro-  
dovi morali bježati pred nadmoćnijim američkim  
pomorsko-zračnim snagama, Onishi je uz svoju  
doktrinu favoriziranja zrakoplovstva dodao i kon-  
cept samoubilačkih udara. Slično je razmišljao  
i vrhovni zapovjednik kombinirane flote Soemu  
Toyoda.<sup>10</sup> Kako se približavala pomorsko-zračna  
bitka kod Filipina, Onishi je započeo s priprema-  
ma kako bi dokazao da se samoubilačkim napa-  
dima mogu Amerikancima nanijeti snažni udari.  
Na Filipinima je došao do Mabalacata na otoku  
Luzonu gdje je bila smještena 201 kokutai, odno-  
sno zrakoplovna jedinica koja je bila željna bor-  
be usprkos teškim gubicima. Nakon što su piloti  
prihvatili da krenu u samoubilački napad, jedini

je problem bio koga odrediti da vodi taj napad.  
Časnik Tamai, koji je imao nadležnost da odredi  
tko će to biti, želio je na čelo napada postaviti  
neobično hrabrog pilota Naoshia Kanna koji je  
postao poznat po tome što je propelerom svo-  
ga Zeroa odrezao repni stabilizator američkom  
bombarderu B-24. Kanno je uspio preživjeti svoj  
ludo-hrabri pothvat kojim je oborio veliki američ-  
ki bombarder, a to što je bio neoženjen samo je  
učvrstilo položaj Kanna kao najpodobnijeg za  
takvu akciju. No, nesuđeni prvi službeni kamika-  
za pilot Kanno nikada nije uzletio na samoubilač-  
ku misiju. Kada su u listopadu na Filipinima zapo-  
čeli s priprema za prve samoubilačke akcije,  
on je u Japanu po službenoj dužnosti dogovarao  
dodjeljivanje novih zrakoplova svojoj jedinici.  
Slijedeći na popisu kandidata bio je pilot Yukio  
Seki. On je bio potpuna suprotnost riskantnom  
i pomalo nepromišljenom Kannou. Također je  
izvršavao veoma opasne zadatke, no s mnogo  
većom vještinom i hladnokrvnošću. Postojao je  
još jedan problem kod njegovog izbora - Seki  
se oženio u svibnju te godine. Konačna odluka  
morala se dogovoriti sa samim Sekijem. Pozvan  
je na razgovor s Tamamijem uvečer 19. listopada  
1944. Jednome je novinaru rekao motive svoga  
pohvata: »Japan je sigurno u velikoj opasnosti  
kada žele da iskusan pilot kao ja krene u samo-  
ubilački napad. Uvjeren sam da bih mogao po-  
goditi američki nosač bombom i onda se vratiti  
u bazu. Ne idem sutra poginuti za cara nego za  
svoju voljenu ženu. Ako Japan izgubi rat, tko  
zna što će Amerikanci učiniti mojoj ženi. Umrijet  
ću da je zaštitim!«<sup>11</sup>

Seki i njegovi nadređeni znali su zašto je baš  
on kao iskusan pilot poslan u samoubilački na-  
pad - kako bi prvi napad imao maksimalan uč-  
inak na američke brodove. Samoubilačke snage  
su označene s dva kaligrafska znaka (kanji)  
koja se mogu čitati kao KAMIKAZE, ali i SHIM-  
PU. Nekoliko desetaka zrakoplova tipa Zero A6M  
izdvojeno je za prvi samoubilački napad. Njih su  
pratili Zeroi kojima je bila zadaća pružiti lovačku  
zaštitu svojim suborcima. Nekoliko dana Japanci  
su bezuspješno tražili neprijatelja sve dok 25.  
listopada 1944. nisu pronašli američke nosače  
koji su upravo uspjeli pobjeći pred ratnim bro-  
do-

8 Cook - Cook, 1992, 142.

9 Peattie, 2001, 81.

10 Axell - Kase, 2002, 53.

11 Lamont Brown, 1999, 40 - 41.

vima admirala Kurite. Prva akcija je bila veoma uspješna. Po cijenu od desetak pilota kamikaza, potopljen je laki nosač zrakoplova St Lo, a oštećena su još šest drugih nosača.<sup>12</sup> Pilotski as Nishizawa koji je oborio dva američka lovca Hellcat F6F kako bi prokrcio put za napad, izvjestio je stožer da je potopljen nosač i krstarica (!). U bitki kod Filipina, japanska mornarica izgubila oko 300 000 BRT-a potopljenih bojnih brodova, krstarica, razarača i preostalih nosača zrakoplova, a da je pritom potopila neprijatelju samo 3 razarača i jedan manji nosač. Uspjesi kamikaza na toj prvoj akciji pokazali su da Japanu ne preostaje ništa drugo nego da sve svoje nade položi u ratno zrakoplovstvo. Pretpostavlja se da je St Lo potopio upravo Seki jer je prema izvještajima Amerikanaca samoubilački pilot Zeroa pokazao hladnokrvnost i iskustvo precizno ponirući prema sredini sletne staze nosača.<sup>13</sup> Pogodivši ga brod je planuo zbog eksplozije bombe i zrakoplovnog goriva.

## Motivacija pilota kamikaza

Ako bi se jednom riječju mogli sažeti razlozi zbog kojih su piloti kretali u samoubilačke napade, ta riječ bi bila: ODANOST. Službeno su piloti umirali za cara te time postajali bogovi neovisno o njihovom vjerskom uvjerenju. »Vi ste već sad bogovi bez ovosvjetovnih želja!<sup>14</sup>, govorio je admiral Onishi pilotima koji su kretali u svoje posljednje misije. Car je prema šintoističkom vjeronju bio potomak božice sunca Amaterasu i svi su mu bili obavezni na poslušnost, neovisno jesu li bili najobičniji vojnici ili pak generali i admirali. Odanost prema caru nikada nije dolazila u pitanje tijekom rata te je malo Japanaca pomišljalo na ukinuće institucije cara. Čak i oni Japanci koji su u zarobljeništvu iskreno zamrzili militarizam, većinom su zadržali poštivanje prema caru. Izuzetak su, naravno, bili malobrojni japanski komunisti. Kada je ratna situacija postala kritična za Japan jedan od najvećih strahova Japanaca bilo je da će Amerikanci likvidirati cara i, što je mnogo važnije, uništiti japanski duh. Car je bio obavezan poštovati osobe koje su umrle za

njega te im se klanjao u svetištu Yasukuni u Tokiju koje je posvećeno svim poginulima za cara. Službeno su se, dakle, piloti žrtvovali za cara. Ipak, glavna motivacija većine pilota bila je zaštita svojih obitelji i japanskog društva od invazije. Japanska propaganda je naglašavala da su Amerikanci »svirepi barbari« ili pak »bića slična vragovima«. Većina Japanaca vjerovala je tome, a kada su Amerikanci počeli nesmiljeno bombardirati japanske gradove motivacija za otporom je dodatno porasla. Japanci su mentalno bili sposobni da krenu u samoubilačke akcije zbog specifičnog spoja filozofije i religijskih uvjerenja. Prema filozofiji Konfucija odanost je jedna od najvećih vrlina koju pojedinac može posjedovati. Društvo će prosperirati samo ako pojedinci posвете svoj život prosperitetu društva, a ne vlastitoj sreći. Taj ideal je zadržan do današnjih dana u većine naroda istočne Azije. Uz to od 17. stoljeća u Japanu se razvijala filozofija Bushida (Jap. Bushi+ ido = hrv. ratnik+ put, staza) koja se za vrijeme vladavine šogunata Tokugawe duboko ukorijenila u filozofiju samuraja. »Samuraj koji se bori do smrti vrijedi kao desetak samuraja!«; »Samuraj mora u svakom trenutku biti spreman umrijeti!<sup>15</sup> - neka su od misaonih postavki bushida. Iako od 17. do 19. stoljeća u ratnoj praksi bushido nije primjenjivan jer je u tom razdoblju vladao mir, on se proširio diljem Japana zbog toga što su samuraji uz svećenstvo imali ulogu učitelja. Kad su samuraji službeno ukinuti, njihova filozofija zaživjela je carskoj vojsci. Povjesničari zapadnjaci ističu bushido kao dokaz primitivizma i barbarstva japanskih militarista. To je djelomično točno jer su japanski vojnici počinili brojne zločine (npr. nasilje nad kineskim civilima, maltretiranje anglo-američkih zarobljenika...), ali također i pothvate u kojima su iskazali nevjerojatnu hrabrost i izdržljivost (npr. slabijim snagama mogli su zadržavati mnogo nadmoćnijeg neprijatelja). Od budizma je preuzet pomalo nihilistički pogled da sve na svijetu propada i nestaje tako da smrt nije izazivala onoliko gnušanja kao kod savezničkih vojnika. Među japanskim pilotima je bilo i kršćana koji su kroz svoju smrt vidjeli približavanje idealu Isusa Krista koji je trpio i umro za druge ljude.

12 Sakaida, 1999, 58.

13 Axell - Kase, 2002, 53.

14 Ibid, 70.

15 Lu, 1997, 262 - 263.

Omiljena tema nagađanja povjesničara je to jesu li piloti polazili na samoubilačke napade dragovoljno. Povjesničari zapadnjaci teže prikazati da su oni prisiljeni na to na razne načine. Drogiranje, zavezivanje za sjedalo zrakoplova i zavarivanje kokpita - načini su, prema mišljenju zapadnih »povjesničara«, kojima su piloti bili prisiljeni na samoubilačko obrušavanje zrakoplovom. Psihološki pritisak nedvojbeno je postojao, ali priče o zavezanim pilotima su dio mitologije baš kao i priče o pilotima koji su namjerno sljetali u more pored savezničkih brodova kako bi se predali. Dio kamikaza je zaista bio zarobljen, no to su bili piloti koji su promašili brod i preživjeli rušenje zrakoplova u more. Među pilotima časnicima bilo je otvorenih protivnika samoubilačkih napada koji su svoje negodovanje izražavali u razgovorima među svojim suborcima i izjavama za japanski tisak. Dok su piloti 201 Kokutai bez pogovora prihvatili ponudu da se zaletu u neprijateljski brod, neke jedinice su bile slabo zainteresirane da žrtvuju svoj život na takav način. Piloti koji su postajali pripadnici »jedinica za specijalni napad«, iskazivali su odanost prema svojim obiteljima te su od svojih nadređenih inzistirali da njihove obitelji budu zbrinute. Država je tu obvezu izvršavala, a nastavila je i nakon rata - udovice kamikaza dobivale su mirovinu ili dodatak vlastitoj mirovini. Za zapovjednike nije bilo bitno umiru li njihovi piloti da zaštite cara ili svoje obitelji. Dobro su poznavali psihologiju mladića koji su polazili na samoubilačke akcije te su pismenom savjetniku za pilote tokkotaia dodali da će u trenutku svoje smrti ponovno osjetiti radost djetinjstva i vidjeti svoju majku.<sup>16</sup>

## Tokkotai u borbama

Kada je u listopadu japanska mornarica izgubila bitku kod Filipina, zrakoplovstvo Carskog Japana prihvatilo je koncept samoubilačkih napada. Piloti koji su tada kretali u akcije nisu započinjali svoje školovanje za zrakoplovca s namjerom da postanu pripadnici samoubilačkih jata. Ponudu da to postanu dobivali su na samome terenu. Većina ih je prihvatila jer je alternativa često bila polagana smrt od gladi u gerilskim borbama

kada bi Amerikanci zauzeli otok na kojima se nalazila njihova baza. Također, »konvencionalni« napadi su bili veoma riskantni. Samoubilačkim akcijama mornaričkog zrakoplovstva pridružili su se i piloti zrakoplovstva kopnene vojske. Prve su akcije bile zadovoljavajuće jer su do siječnja 1945. (kada su Japanci izgubili sve zrakoplove i povukli preostale s Filipina), potopili 2 manja nosača (St Lo i Ommanney Bay), tri razarača, pet transportnih brodova i šest manjih brodova različitih namjena (minolovci itd.)<sup>17</sup>. Oštećeno je 87 savezničkih brodova. Veći su se brodovi pokazali preteškimi za potapanje, no i oni su pretrpjeli teška oštećenja. U napadima je sudjelovalo oko 650 kamikaza.<sup>18</sup> Procjenjuje se da su samoubilački napadi ubili najmanje 750 savezničkih mornara, no ta bi brojka mogla biti i dvostruko veća (npr. u borbama oko otoka Luzona poginulo je gotovo 2000 mornara<sup>19</sup>). Kod procjene koliko su štetu načinile kamikaze problem je taj što su Japanci kombinirali samoubilačke napade s onim »konvencionalnim« (bombardiranje ili torpediranje). Ovo su bili značajni gubici ako se uzme u obzir da su u zauzimanju Marijana i drugih otočja nakon Guadalcanala Amerikanci pretrpjeli mnogo manje štete.

Uspjesi japanskog zrakoplovstva postignuti su iz sljedećih razloga:

1. Prvi piloti kamikaze imali su veće iskustvo od pilota koji su kasnije obučavani isključivo za samoubilačke napade.
2. Amerikanci su mnogo teže pronalazili japanske ratne zračne luke. Bilo ih je mnogo više, a također, za razliku od malih pacifičkih otoka, na Filipinima je bilo dosta prostora za sakrivanje zrakoplova pod gustom vegetacijom. Japanci su bili vrlo vješti pri izradi lažnih zrakoplova (često izrađenih od olupina<sup>20</sup>) koje su Amerikanci opevato bombardirali i tako rasipali svoje snage.
3. Japanci su u borbe ubacili svježe jedinice s japanskog otočja. To su bile pretežno zrakoplovne jedinice kopnene vojske koje su dotada čuvala matično japansko otočje.

17 Lamont Brown, 1999, 82.

18 Ibid, 180.

19 Morison, 1963, 489.

20 Onoda, 1999, 58.

Ti piloti su imali na raspolaganju Ki-84 Haya-te, jedan od najboljih japanskih lovaca u 2. svjetskom ratu. Jedan od tih pilota, Akira Sugimoto isprovocirao je zračnu bitku protiv četiri američka lovca P-38 i time uzrokovao smrt McGuirea, drugog po redu na listi najuspješnijih američkih asova (38 zračnih pobjeda).<sup>21</sup>

Na kraju je japansko zrakoplovstvo jednostavno nadjačano snagom američkog, koje je imalo više zrakoplova, pilota i goriva. Amerikanci su bili poprilično šokirani samoubilačkim napadima te službeno nisu široj javnosti objavili njihovo postojanje sve do smrti predsjednika Roosevelta. Moguće je da je to objavljeno tek tada zbog toga što je predsjednikova smrt potpuno zaukúpila pažnju javnosti. Japanska propaganda s druge strane višestruko je preuveličavala uspjehe kamikaza, tj. tokkotaija. Uporaba kamikaza ponovno je vratila udarnu sposobnost japanskog zrakoplovstva nakon gotovo godine dana teških gubitaka bez mogućnosti da se izvrši protuudar. Do siječnja 1945. Japanci su izgubili većinu zrakoplova na Filipinima, a preživjeli piloti i časnici su prebačeni na Tajvan. Među njima je bio i Onishi koji je dobio izravnu zapovijed da to učini.

Kako su piloti kamikaze djelovali? U načelu pilot kamikaza mogao se približiti neprijateljskom brodu na dva načina: letjeti na većoj visini i zatim se obrušiti (A) ili letjeti nisko (na visini oko 10m) te nakon blagog uspinjanja zaletjeti se u brod (B). Oba načina su imala prednosti i nedostatke. U slučaju prvoga (A) prednost je bilo to što je pilot imao mnogo bolji pregled položaja brodova koje je napadao te je postizao veću brzinu kada se obrušavao prema cilju te je takav zrakoplov bilo teže oboriti protuzrakoplovnim topništvom. Nedostatak je bio u tome što je takav zrakoplov bilo lakše uočiti radarom te poslati na njega lovačku zaštitu koja bi ga oborila prije nego što bi se približio brodovima. Nadalje, ako pilot nije bio dovoljno vješt, mogao je promašiti brod i sručiti se u more. Drugi pristup (B) imao je prednost jer je omogućavao pilotu da se prikrade brodovima, a da ga radar ne zamijeti, te je mogućnost da susretne lovačku zaštitu bila manja. Problem je bio taj što je pilot morao paziti da se ne sruši u more na tako maloj visini te je zbog

manje brzine i mogućnosti manevriranja mogao postati lak plijen protuzrakoplovnih topova.

Filipini su bili tek uvod u krvave bitke koje su tek uslijedile. U veljači 1945. Japanci su se pripremali za napade na njihovo matično otočje. 16. veljače 1945. Amerikanci su napali Japan zrakoplovima s nosača kako bi razorili sposobnost japanskog zrakoplovstva da ometa invaziju na Iwo Jimu. Prema japanskim izvorima napad je bio ograničenog uspjeha - Amerikanci su tvrdili da su uništili više od 322 zrakoplova, dok su Japanci priznali gubitak 77 zrakoplova<sup>22</sup>. Invazija na Iwo Jimu protekla je bez većeg upletanja japanskog zrakoplovstva, no ograničena akcija što se dogodila 21. veljače nedaleko od tog otoka pokazuje koliko su kamikaze bili uspješni ako su im okolnosti išle na ruku. Oko 30 zrakoplova napalo je američku flotu koja je pružala potporu invaziji. Zbog ograničene vidljivosti Amerikanci nisu mogli presresti nadolazeće zrakoplove te su posljedice bile fatalne: pogođen je i veliki nosač zrakoplova Saratoga (123 poginulih) i manji nosač Bismarck Sea (218 poginulih) koji je i potonuo. Oštećena su još dva manja broda.<sup>23</sup>

Razlozi zašto Japanci više nisu slali zrakoplove u obranu Iwo Jime su sljedeći:

1. Pretrpljeni su veliki gubici u prijašnjim bitkama.

2. Drugi je razlog velika udaljenost Iwo Jime. Napadi na takvoj udaljenosti značili su veću potrošnju goriva (kojeg je ponestajalo) i velik rizik jer su Amerikanci mogli rano uočiti nadolazeće zrakoplove i aktivirati svoju lovačku zaštitu. Postojala je i mogućnost da piloti ne pronađu metu i nemaju mogućnost da se vrate u neku od japanskih baza.

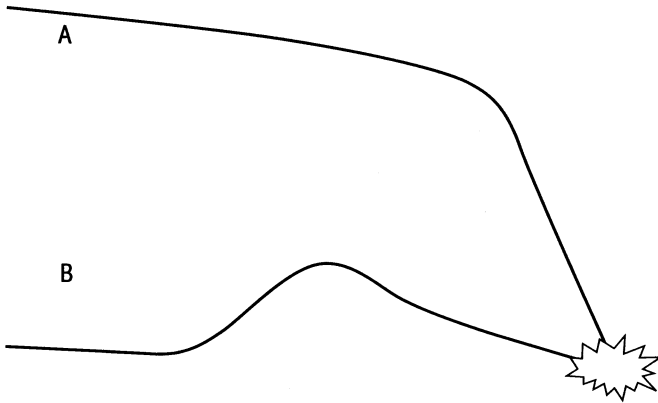
Od veljače je glavninom jedinica tokkotai zapovijedao admiral Matome Ugaki, nekadašnji član stožera legendarnog admirala Isoroku Yamamota koji je uspio preživjeti napad američkih lovaca na transportni zrakoplov u travnju 1943., dok je Yamamoto u istom incidentu poginuo. Pod njegovim zapovjedništvom broj kamikaza je povećan pilotima koji su dobivali tek kratkotrajnu obuku (do 30 sati samostalnog letenja). 21. ožujka 1945. Japanci su poslali bombardere Mitsubishi

22 Okumiya - Horikoshi - Caidin, 2002, 390.

23 Lamont Brown, 1999, 88 - 89.

21 Sakaida, 1997, 92.





Sl.1 Dva načina napada kamikaza

G4M natovarene samoubilačkom raketnom bombom naziva *ohka* (rasprskavajući trešnji cvijet). Bombarderi su ih trebali dovesti u blizinu američkih brodova gdje bi se one odvojile i pokretane raketnim pogonom te usmjeravane pilotom u njima trebale pogoditi cilj. Tako je barem akcija bila zamišljena, no završila je uništenjem gotovo svih bombardera, a da niti jedna *ohka* nije ni ispaljena. Spori i slabo pokretljivi bombarderi bili su lak plijen američkih lovaca. Tim je oružjem potopljen tek jedan brod (razarač Mannert L. Abele) i oštećen najmanje još jedan brod.<sup>24</sup> Japansko zrakoplovstvo imalo je nešto uspjeha u ožujku (npr. konvencionalnim bombardiranjem teško je oštećen nosač na kojem je poginulo više od 800 ljudi<sup>25</sup>). Od 6. travnja (pet dan nakon početka invazije na Okinawu) Japanci su počeli slati velike skupine kamikaza (od 50 do gotovo 200 zrakoplova) popraćene konvencionalnim napadima i lovačkom zaštitom. Te velike skupine nazivale su se *kikusui* (hrv. plutajuća krizantema) i najčešće su to bili slabo obučavani piloti koje je predvodio do cilja nešto iskusniji pilot. Također, zrakoplovstvo mornarice i zrakoplovstvo kopnene vojske počeli su usklađivati svoje akcije. Uspjesi kamikaza bili su proporcionalno slabiji nego na Filipinima što je i razumljivo uzme li se u obzir da su kamikaze tada bili neiskusni piloti,

a Amerikanci su povećali broj lovaca na svojim nosačima. Do 22. lipnja 1945. Japanci su poslali 10 *Kikusui* na američku flotu. U tim i manjim akcijama Japanci su izgubili oko 4000 zrakoplova (oko 1900 su bili kamikaze).<sup>26</sup> Iz podataka je vidljivo da su i konvencionalne akcije imale teške gubitke. Amerikanci su izgubili više od 760 zrakoplova i gotovo 5000 ljudi te još 4000 ranjenih pripadnika mornarice.<sup>27</sup> U tom razdoblju 47 brodova je potopljeno ili su ih teško oštećene Amerikanci sami potopili.<sup>28</sup> Još 174 broda je oštećeno od čega više od 40 teško.<sup>29</sup> Većina brodova u tom razdoblju oštećena je ili potopljena djelovanjem japanskog zrakoplovstva. Najteže su stradali razarači na radarskom izviđanju koji nisu mogli dobiti lovačku zaštitu te su se oslanjali na obranu protuavionskim topništvo. Veliki nosači zrakoplova također su stradali: u svibnju su kamikaze pogodili nosač Bunker Hill (gotovo 400 poginulih i nestalih), a nekoliko dana nakon toga *Enterprise*, čime su natjerali zapovjednika brzih nosača admirala Mitschera da uzastopno napušta brodove na kojima se nalazio njegov stožer. Američke nosače bilo je lako oštetiti (ali ne i potopiti) jer su imali drvene sletne staze. Britanci koji su uputili u to područje svoje nosače

26 Axell - Kase, 2002, 183.

27 Prikril, 1966, 338.

28 Lamont Brown, 1999, 104 - 106.

29 Usporedba Lamont Brown, 1999, 104 - 106. s Morison, 1963, 544.

24 Axell - Kase, 2002, 193.

25 Degan, 2003, 226.

s čeličnim sletnim stazama, pretrpjeli su manja oštećenja, no oni nisu imali odgovarajuću logistiku (nabavu goriva, dopremu novih zrakoplova itd.) da provode dugotrajnije akcije. U lipnju 1945. Amerikanci su dokrajčili organizirani otpor na Okinawi tako da su velike akcije kamikaza smanjene. Japanci su ostvarili sporadičan uspjeh napadom s Taiwana: 29. srpnja 1945. kamikaze su pod svjetlom mjesečine napali i potopili razarač Callaghan<sup>30</sup>. Taj uspjeh su ostvarili starim dvokrilnim zrakoplovom! U jugoistočnom dijelu Azije koja je bila odsječena od ostatka carstva, Japanci su 26. srpnja poslali kamikaze na britanske brodove i potopili jedan minolovac. U tom području kamikaze nisu bili brojni jer su Japanci imali dovoljno goriva, ali malo zrakoplova.

### **Kraj jedinica za specijalni napad**

U srpnju 1945. američki su nosači potopili ostatke japanske mornarice u ratnoj luci Kure te svakodnevno napadali ciljeve na otočju. Japansko zrakoplovstvo smanjilo je svoje djelovanje na minimum kako bi sačuvali preostale pilote, zrakoplove i gorivo za predstojeću invaziju. U borbama su izgubili većinu iskusnih pilota uključujući i nesuđenog kamikazu Naoshia Kannoa koji je nestao u akciji presretanja američkih bombardera.<sup>31</sup> Svaki peti radno sposobni muškarac bio je uključen u vojsku, a civilno stanovništvo pripremalo se za samoubilačke napade bambusovim kopljima i minama. Bilo je očito da je Japan izgubio rat, ali predaja nije dolazila u obzir budući da su saveznici tražili bezuvjetnu kapitulaciju. Japansko vodstvo je vjerovalo da će odlučnim otporom uspjeti barem ishoditi povoljnije uvjete mira. U kolovozu 1945. Japan je zadobio završne udarce: Amerikanci su bacili atomske bombe na Hirošimu i Nagasaki, dok je SSSR na opće zaprepaštenje japanskih čelnika navijestio rat. Budući da se čelnici nisu mogli dogovoriti oko toga treba li nastaviti borbu ili ne, car je donio konačnu odluku da se položi oružje. Japan je zatim 10. kolovoza poslao poruku da prihvaća Postdamsku deklaraciju uz uvjet da se ne dira ca-

ra. Amerikanci su kao odgovor poslali 800 B-29 da bombardiranjem unište ostatke Tokija, dok su Sovjeti nastavili zauzimati Mandžuriju, Koreju, Sahalin i Kurile. 15. kolovoza japanski radio je prenio priopćenje Hirohita o završetku borbe. Ta obavijest označila je kraj kamikaza. Onishi je počinio seppuku (ritualno samoubojstvo bodežom koje Zapadnjaci pogrešno nazivaju harakirijem) izražavajući žaljenje što njegovi piloti kamikaze Japanu nisu mogli spriječiti poraz. Nakon što si je bodežom probio trbuh polako je umirao u velikim mukama. Matome Ugaki pod čijem je zapovjedništvom poginulo na stotine pilota kamikaza preuzeo je odgovornost za neuspjeh na sebe te odlučio umrijeti kao i njegovi piloti. Uvečer toga istoga dana krenuo je u posljednju akciju kamikaza u 2. svjetskom ratu. Predvođeci 11 bombardera (od toga se 4 vratilo u bazu zbog kvara na motoru) tipa Yokosuka D4Y Suisei, uzletio je prema Okinawi. Iako je u bazu radijom javljano da se obrušio prema cilju, te večeri niti jedan brod u vodama oko Okinawe nije napadnut. Matome Ugaki nije želio prekršiti naredbu da se obustavi borba pa je za cilj odabrao rušenje u more. Zadnja akcija kamikaza tako nije imala vojni karakter već je to bio simboličan čin koji je trebao pokazati da je i admiral također obavezan da žrtvuje svoj život kao toliki piloti prije njega. U zrakoplovnim bazama velik dio pilota želio je da se rat nastavi, ali njihovo pozivanje na nastavak otpora nije imalo smisla jer se nitko nije želio suprotstaviti carevoj zapovjedi. Ne smije se zaboraviti da kamikaze nisu ponirali u smrt zbog osobne žudnje za smrću, već su morali poštovati zapovijedi bez obzira jesu li one uključivale nastavak ili prestanak borbi.

### **Ostale japanske samoubilačke akcije**

Borba do smrti nije bila ograničena samo na zrakoplovstvo. Ispravno bi bilo ustvrditi da je to bilo više pravilo nego iznimka. Do 15. kolovoza 1945. Japanci su izgubili više od 1.5 milijuna poginulih vojnika i mornara. Do tog datuma japadni saveznici zarobili su tek oko 39 000 Japanaca.<sup>32</sup> Odsječeni od ostatka carstva, Japanci

30 Axell - Kase, 2002, 173 - 174.

31 Takaki - Sakaida, 2001, 164.

32 Straus, 2003, 48 - 49.

su se na otocima borili gotovo do posljednjeg čovjeka ili su pak polako umirali od gladi i bolesti odlučno odbijajući predaju. Amerikanci su mnogo ulagali u propagandni rat ne bi li nagovorili Japance na predaju, no rezultati su bili veoma skromni. Neki su Japanci nastavili ratovati i nakon završetka rata smatrajući da je objava kapitulacije laž i propagandni trik Amerikanaca (npr. na otoku Lubang Hiroo Onoda »ratova« je sve do 1974.). Samo je zrakoplovstvo osim samoubilačkih napada na brodove, imalo još neke »nekonvencionalne« metode. Japanci su od borbi za Filipine sve više počeli poduzimati samoubilačke napade na vojne zrakoplovne luke. Nekoliko bombardera sletjelo bi na neprijateljsku sletnu stazu, a zatim bi komandosi koje su ih prevozili uništili što je više moguće savezničkih zrakoplova. Takve akcije poduzete su na Filipinima i Okinawi, te budući da su nanijele Amerikancima gubitke, velika operacija *Tsurugi* (hrv. mač, sablja) pripremana je protiv baza bombardera B-29 na Marijanima.<sup>33</sup> Objavljivanjem carevog proglašenja akcija je otkazna. Protiv bombardera B-29 Japanci su ponekad znali primijeniti taktiku razbijanja vlastitog zrakoplova na taj veliki bombarder. Te akcije su bile sporadične od kolovoza 1944. Pilot bi obično sam donio odluku da obori neprijateljski bombarder na takav način ako je smatrao da bilo kakav drugi način ne bi bio učinkovit. U tim akcijama pilot je imao oko 50% mogućnosti da preživi sudaranje. Ipak, treba naglasiti da je za uspješno sudaranje pilot trebao imati veliku vještinu jer je mogao promašiti metu ili samo lakše oštetiti teško oklopljen bombarder. Mornarica je razvila samoubilački torpedo *kaiten* i samoubilački motorni čamac *shinyo*. Ta dva samoubilačka sredstva imali su manje uspjeha protiv savezničkih brodova. Japanske podmornice teško su se približavale na dovoljnu udaljenost da ispuste *kaiten* kojeg bi onda mornar usmjeravao prema cilju. Mnogobrojni razarači i zrakoplovne ophodnje pokazale su se prevelikom zaprekom za velike, nezgrapne i »bučne« japanske podmornice. Većina primjeraka *Shinyo* nije imala prilike za djelovanje jer su Amerikanci uništili većinu dok su se skrivali na ušćima vodotokova. Japanska mornarica također je u travnju 1945. pokrenula

jednosmjernu akciju prema Okinawi bojnim brodom Yamatom kojeg je pratila krstarica Yahagi i 8 razarača. Amerikanci su dočekali malenu flotu s više od 300 zrakoplova te potopili Yamato, Yahagi i četiri nosača. Gubici Japanaca su bili stravični: oko 3500 poginulih mornara<sup>34</sup>. Amerikanci su izgubili 10 zrakoplova te 12 pilota i članova posade<sup>35</sup>. Jedina pozitivna strana te katastrofalne akcije za Japance bila je ta da veliki bojni brod Yamato nije pao u ruke saveznicima nakon rata.

## Zapadnjačko viđenje kamikaza

Kamikaze su iz zapadnjačke perspektive potpuno iracionalni poduhvat. Ne samo to, između akcija kamikaza i sadašnjih samoubilačkih poduhvata terorista postavlja se znak jednakosti. Hrvatski mediji sve više koriste termin kamikaze kad spominju samoubilačke napade u Americi i Iraku. Pri tome se zaboravlja jedna ogromna razlika - kamikaze su napadali isključivo vojne ciljeve, a ne civile. Poneki će povjesničari istaknuti da su poduhvati kamikaza bili potpuni vojni promašaj jer je s njima potopljeno tek tri manja nosača zrakoplova.<sup>36</sup> Mnogobrojni teško oštećeni brodovi uopće se ne uzimaju obzir pri takvome zaključivanju. Kamikaze nisu mogli donijeti pobjedu Japanu, no ipak bili su poprilično ubojiti. Također, Amerikanci su raspolagali s velikim brojem brodova kao i industrijom koja ih je mogla brzo nadomještati. Osim podcjenjivanja rezultata kamikaza, postoje brojne predrasude i pogrešne interpretacije vezane uz kamikaze. Tako se pri opisivanju bitke kod Okinawe spominju lovački zrakoplovi koji su pratili kamikaze do savezničkih brodove. Oni su, prema pomalo čudnoj interpretaciji, počeli djelovati jer su se od početka bitke kod Okinawe piloti kamikaze sve više vraćali u bazu pod izgovorom da nisu pronašli cilj<sup>37</sup>. Pri tome se zanemaruje činjenica da su lovci pratili kamikaze kako bi sprječavali presretanje od strane američkih lovaca. Na internetskoj enciklopediji Wikipedia je bio postavljen do lipnja 2004. (danas je izmijenjen) članak o ka-

34 Piekalkiewicz, 1989, 413.

35 Ibid, 413.

36 Moris, 1976, 190.

37 MacDonald, 1997, 183.

96 mikazama koji je isticao da je u listopadu 1944. Takijiro Onishi lagao zapovjedništvu 201 kokutai ustvrdivši da vrhovni zapovjednik mornarice Iso-roku Yamamoto (!) podržava i naređuje akcije kamikaza.<sup>38</sup> Tamai zbog toga nije imao izbora nego poslušati Onishia. Opis prepredenog i lažljivog Onishia može zbilja šokirati osobito kad se njemu opisu spominje protivljenje Yamamota samoubilačkim napadima. Yamamoto se nije mogao tome protiviti jer je poginuo još u travnju 1943. U rijetkim filmovima koji uključuju samoubilačke akcije Japanaca, njihova motivacija nije obrađena ili su pak prikazani kao luđaci koji jednostavno žude za smrću. Kamikaze se uzimaju kao primjer najnižeg oblika barbarstva Japanaca te Amerikanci ističu kako su ih oni potaknuli na uporabu atomske bombe (kojoj se pripisuje cijeli niz humanističkih pohvala o tome kako je to čudesno oružje završilo rat). Razumljivo je da Amerikance nije mogla ganuti patnja mnogobrojnih japanskih civila koji su umirali od radijacije godinama nakon bacanja bombi - tek 20 % američkih vojnika smatralo je Japance ljudima, a više od 40% ih je željelo pobiti.<sup>39</sup> Amerikanci u svojim panegiricima atomskoj bombi zaboravljaju da njihovi generali nisu poznavali pravu prirodu atomske bombe i opasnost radioaktivnog zračenja dugo nakon eksplozije. Da se rat nastavio, Amerikance bi snašla dva neugodna iznenađenja. Prvo, Japanci bi u borbu ubacili kamikaze s mlaznim zrakoplovima. Drugo bi bila radijacijska bolest

koja bi desetkovala američke vojnike jer su generali najozbiljnije planirali bacanje atomskih bombi ispred svoje vojske u napredovanju.<sup>40</sup> Budući da je Japan brdovita zemlja, za njegovo potpuno razaranje bilo bi potrebno baciti velik broj atomskih bombi koje bi u tom slučaju u atmosferu ispustile veliku količinu radioaktivnog materijala. Dio tih čestica mogao je doprijeti visinskim zapadnim zračnim strujama i do same Amerike. Dio Amerikanaca ipak je umjereniji pri ocjenjivanju kamikaza. Kako je to sažeo jedan kapetan koji je preživio napad kamikaza: »Oni su radili što su smatrali da je ispravno baš kao što smo i mi radili što smo smatrali da je ispravno.« Nekoliko Zapadnjaka izradilo je internetske stranice koje nastoje predstaviti fenomen kamikaza s većim razumijevanjem, no općenito to su više iznimke od jednostavne parole »terorizam = kamikaze«.

### Japansko viđenje kamikaza

Japan je nakon poraza 1945. godine potpuno napustio koncept snažne vojske koja podržava državu. Militarizam se pokazao neuspješnim te su ga Japanci napustili pod pritiskom okupacije saveznika i vlastitom voljom. Među velesilama koje su ulagale ogromna sredstva na vojsku i oružje, ovakva se promjena strategije pokazala veoma uspješnom jer se Japan potpuno posvetio razvoju svojeg gospodarstva i tehnologije. Kako se to odrazilo na njihov pogled prema kamikazama? Dio pilota koji su trebali postati kamikaze preživio je rat baš kao i neki piloti koji su letjeli na »konvencionalnim« zadacima. Stav veterana prema kamikazama razlikuje se od pojedinca do pojedinca. Neki su nastavili smatrati da Japan nije imao drugog izbora nego primjenjivati samoubilačke napade jer nije imao goriva i vremena da osposobi pilote za »konvencionalno« bombardiranje ili torpediranje. Drugi su smatrali da bi i »konvencionalni« napadi mogli biti uspješni. To nije bilo bez osnove jer je npr. nosač Franklin u ožujku 1945. bio teško oštećen (poginulo je više od 800 mornara) »konvencionalnim« napadom. Piloti koji su se protivili samoubilačkim napadima nisu bili kukavice i nisu težili da prekinu borbe (postoje indicije da ih Kano nije odobravao), već su jednostavno smatrali

38 <http://www.japan-101.com/history/kamikaze.htm> (preuzeto 18. 8. 2005.). Sadržaj stranice je zapravo preuzet s Wikipedia enciklopedije (<http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Kamikaze&oldid=3771526> - preuzeto iz arhive internetske enciklopedije 10. 10. 2004.) očito bez minimalne provjere. Slično još najmanje 20 internetskih stranica preuzelo ovu ozbiljnu pogrešku. Onishi je zaista lagao Tamaiu (koji je imao funkciju zamjenika zapovjednika 201 kokutai), no iz potpuno drugačijeg razloga. On je rekao da je već razgovarao sa satnikom Sakae Yamamotom, zapovjednikom 201 kokutai koji je bio ozlijeđen i na liječenju u Manili. Tamai nije želio donositi važnije odluke bez svoga izravnog pretpostavljenog (satnika Sakae Yamamota) bez obzira na to ima li Onishi veći čin od njega te time preskakati liniju. Da bi izbjegao nepotrebno kašnjenje s početkom priprema, Onishi je rekao Tamaiu da je s Yamamotom već dogovorio primjenu samoubilačkog napada što nije bila istina. Za potankosti vidi Sheftal, 2005, 39 - 40.

39 Specter, 2001, 410.

40 Drea, 2003, 167.

da žrtvovanje pilota na takav način jednostavno nije učinkovitije od običnih napada. Od sredine 1950-ih dio pilota priključio se samoobrambenim snagama (eufemistički naziv za japansku vojsku). Dio je zauvijek napustio zrakoplovstvo, a neki su potpuno presjekli veze s prošlošću te nisu niti razgovarali o toj tematici ni s kime. Obitelji poginulih kamikaza osnovali su nekoliko društava u kojima su održavali uspomenu na svoje poginule sinove, braću, muževe i očeve. Posljednja pisma pilota postala su važan izvor podataka o tome kako su se mladići osjećali prije svojih posljednjih misija, a njihovi individualni karakteri i danas mogu zaintrigirati ljude: pilot Chuji Asami bojao se mačaka, ali ne i zaletjeti na neprijateljski brod.<sup>41</sup> U Japanu postoje brojni muzeji (najveći je muzej Chiran na otoku Kyushu) i svetišta posvećeni kamikazama. Odnos Japanaca prema kamikazama pomalo je paradoksalan. Iako danas Japanci preziru rat i razaranje koje je donio, kamikaze se doživljavaju kao heroji koji su se odlučili žrtvovati za svoju domovinu. Čak su i admirali koji su zapovijedali akcijama kamikazama i izvršili samoubojstvo na kraju rata dobili određene simpatije Japanaca.

Japanci su snimili nekoliko filmova o kamikazama već za samoga rata. Uz uobičajene filmske vijesti, snimljeno je i nekoliko igranih filmova koji su većinom spaljeni na kraju rata dijelom od samih Japanaca jer su se bojali savezničke osvete, a dijelom od okupacijskih postrojbi. Jedan je film uspio izbjeći uništenje i zaborav. *Posljednji posjet domu* (*Saigo no Kikyo*, 1945.) dokumentarni je film u kojemu se prikazuje posljednji dan pripadnika tokotai kako posjećuju svoju obitelj i prijatelje prije polaska na zadatak. Uz cijeli niz prikaza karaktera kamikaza, jedna scena je osobito dirljiva. Mladi pilot koji se nije usuđivao reći svojoj majci da polazi u sigurnu smrt biva iznenađen posjetom svoje ostarjele majke u zrakoplovnoj bazi. »Kyoichi, ti si postao kamikaza, zar ne?«, pita majka. »Tako je«, odgovori joj sin. Majka se tada tužno pokloni jedva suzdržavajući suze i podignuvši glavu nasmiješi se sinu: »Čestitam ti. Veoma sam ponosna na tebe... Nemoj (sutra) zaostajati za svojim suborcima. Nemoj zakasnuti kako to obično radiš...« Film završava polijetanjem zrakoplova prema moru li-

šen bilo kakvog prikaza borbi te je možda zbog toga sačuvan.<sup>42</sup> U devedesetima filmovi su na gotovo istom tragu - potpuno su posvećeni prikazu emocija koje su pratile akcije kamikaza dok su same borbe u drugom planu ili potpuno isključene iz priče. U njima su kamikaze prikazani kao iskreni i dobroćudni mladići koji su bili spremni žrtvovati se za svoju zemlju. Časnici koji su ih slali na njihove posljednje zadatke nisu prikazani jednako pozitivno, već kao osobe koje vrše psihološki pritisak na pilote. Tako časnik u filmu *Krila čovjeka* (*Ningen no Tsubasa*, 1995.) govori pilotima u svojoj zrakoplovnoj jedinici: »I ako samo jedan odbije (da postane kamikaza), to će sručiti sramotu na sve nas. Rečeno vam je da dragovoljno prijavite, ali očekujem da se svi prijavite«<sup>43</sup>. Japance je osobito naljutilo uspoređivanje terorističkih napada 11. rujna s konceptom kamikaza koji nikada nisu napadali civilne ciljeve. Za razliku od Amerikanaca koji nastoje uvjeriti ostatak svijeta u ispravnost svojih postupaka u ratu, Japanci svoje viđenje rata zadržavaju najčešće unutar svoje države pa zbog toga ima malo japanskih knjiga o tematici rata prevedenih na engleski jezik. Dok su se Amerikanci posvetili većinom nekritičkom glorificiranju svoje uloge u Drugom svjetskom ratu, Japanci su se više usmjerili na opise ratnih strahota u nadi da njihovo otočje više nikada neće biti njima zahvaćeno.

## Zaključak

I 60 godina nakon završetka kampanje kamikaza, zanimanje za tu tematiku ne prestaje. Zapadnjacima je ta tematika dodatno interesantna jer je dovode u izravnu vezu s samoubilačkim terorističkim napadima što je Japancima, dakako, uvredljivo. Pojavu kamikaza uvjetovala je ratna situacija i spremnost japanskih pilota da krenu u sigurnu smrt. Gotovo 10 mjeseci japanski piloti su izvršavali krajnji čin samožrtvovanja s ciljem da spase svoju zemlju od strane invazije. U tome nisu uspjeli, a ocjene posljedica njihova djelovanja razlikuju se od povjesničara do povjesničara. Razvojem interneta i boljom globalnom povezanošću istraživanje japanske povijesti više nije

42 High, 2003, 487.

43 <http://wgordon.web.wesleyan.edu/kamikaze/films/japanese/ningen/index.htm> (preuzeto 2. 9. 2005.)

41 <http://wgordon.web.wesleyan.edu/kamikaze/museums/hotaru/cat/index.htm> (preuzeto 2. 9. 2005.)

nemoguća misija. Budući da je na Filozofskom fakultetu s radom započeo studij japanologije, za očekivati je da će se prije ili kasnije podrobnije istraživati ova tematika na japanskim izvorima.

## Literatura

Albert Axell - Hideaki Kase, *Kamikaze. Japan's Suicide Gods*, London, Pearson Education, 2002.

Carl Boyd - Akihiko Yoshida, *Japanese Submarine Force and World War II*, Naval Institute Press, Annapolis Maryland, 2002.

Haruko T. Cook - Theodore F. Cook, *Japan at War: an Oral History*, The New Press, New York, 1992.

Patrick Degan, *Flattop Fighting in World War II*, McFarland and Company Inc. Publishers, Jefferson North Carolina, 2003.

Edwards J. Drea, *In the Service of the Emperor*, University of Nebraska Press, Lincoln & London, 2003.

Bill Gunston, *Aircraft of World War II*, Chancellor Press, London, 1997.

Mikiso Hane, *Modern Japan, a Historical Survey*, Westview Press, Boulder Colorado, 1992.

Ikuhiko Hata - Yasuho Izawa - Christopher Shores, *Japanese Army Air Force Fighter Units and Their Aces 1931 - 1945*, Grub Street, London, 2002.

Peter B. High, *The Imperial Screen, Japanese Film Culture in the Fifteen Years War 1931 - 1945*, The University of Wisconsin Press, Madison, 2003.

<http://www.warbirds.jp/senri/19english/english.html> (2. 9. 2005.)

<http://wgordon.web.wesleyan.edu/kamikaze/index.htm> (2. 9. 2005.)

<http://en.wikipedia.org/wiki/Kamikaze> (2. 9. 2005.)

[http://www.geocities.jp/kamikazes\\_site\\_e/index2.html](http://www.geocities.jp/kamikazes_site_e/index2.html) (2. 9. 2005.)

Philip Jowett, *The Japanese army 1931 - 45 (2)*, Osprey, Oxford, 2002.

Mitsuo Kure, *Samurai: an Illustrated History*, Compendium, London, 2001.

Raymond Lamont Brown, *Kamikaze. Japan's Suicide Samurai*, Cassel Military Paperbacks, London, 1999.

David J. Lu, *Japan: a Documentary History*, An East Gate Books, New York, 1997.

John MacDonald, *Great Battles of World War II*, Greenwich Editions, London, 1997.

Ivan Moris, »Kamikaze admirala Onišija« u *Izbor 4 (travanj)/ 1976*, 184 - 191.

Samuel E. Morison, *The Two-ocean War: a Short History of the United States Navy in the Second World War*, Little Brown and Company, Boston, 1963.

W. Scott Morton, *Japan. Its History*, McGraw - Hill Inc., New York, 1994.

Masatake Okumiya - Jiro Hirokoshi - Martin Caidin, *Zero: the Story of Japan's Air War*, Ibooks, New York, 2002.

Hiroo Onoda, *No Surrender. My Thirtey-year War*, Naval Institute Press, Annapolis Maryland, 1999.

Mark R. Peattie, *Sunburst: the Rise of Japanese Air Power 1909 - 1941*, Naval Institute Press, Annapolis Maryland, 2001.

Janusz Piekalkiewicz, *Luftkrieg 1939 - 45*, Bechtermünz, Eltville am Rein, 1989.

Boris Prikrič, *Pakao Pacifika*, Nakladni zavod Znanje, Zagreb, 1966.

Gilbert Rozman, »Social Change« u *The Cambridge History of Japan. The Nienteenth Century*, Vol. 5, Cambridge University Press, Cambridge, 1996, 499 - 568.

Henry Sakaida, *Japanese Army Air Force Aces 1937 - 45*, Osprey, London, 1997.

Henry Sakaida, *Imperial Japanese Navy Aces 1937 - 45*, Osprey, Oxford, 1999.

Henry Sakaida - Koji Takaki, *Genda's Blade: Japan's Squadron of Aces 343*, Classic Publications Hershaw, Surrey, 2003.

Mordecai G. Sheftall, *Blossoms in the Wind*, NAL Caliber, New York, 2005.

Ronald H. Spector, *Eagle against the Sun*, Cassell Military Paperbacks, London, 2001.

Ulrich Straus, *The Anguish of Surrender. Japanese POWs of World War II*, University Of Washington Press, Seattle, 2003.

Osamu Tagaya, *Mitsubishi Type 1 Rikko »Betty« Units of World War 2*, Osprey, Oxford, 2001.

Koji Takaki - Henry Sakaida, *B-29 Hunters of the JAAF*, Osprey, Oxford, 2001.

John Toland, *The Rising Sun. Decline and Fall of Japanese Empire*, Modern Library, New York, 2003.

## Kamikaze - a short historical overview of their engagement and modern interpretations

### Summary

In the 13<sup>th</sup> century a strong typhoon sunk the greater part of a Mongolian invasion fleet, thereby saving the Japanese islands from battle. The Japanese interpreted it as an act of protection from the gods. From the second half of the 19<sup>th</sup> century Japan swiftly developed, both economically and militarily, gaining the status of superpower. In the effort to secure strategic, resource-rich areas, Japan got involved in a war with China, European colonial superpowers and the United States. It stood no chance in such a conflict, due to its enemies' superiority in numbers and industrial output. As of 1944, the situation became so critical for Japan (fuel shortages, lower pilot quality, Allied superiority in ship and warplane numbers and quality) that the use of suicide attacks began to be considered. Sporadic suicide attacks happened even before the official constitution of the *tokkotai* (special attack unit), in October 1944, when admiral Takijiro Onishi prepared the first groups, led by experienced pilot Yukio Seki. Kamikaze pilots were willing to embark on suicide missions because of a sense of duty for the homeland and their families and they officially received the status of gods, which even the emperor had to revere. The first kamikaze attacks happened in the Philippines, causing great damage on Allied shipping, but even these actions couldn't stop the American advance. After limited and individually successful engagements around Iwo Jima, the most intense kamikaze operation happened around Okinawa, under the command of admiral Matome Ugaki. The Japanese inflicted great losses on the Americans, but these still proved insufficient to stop the American onslaught. The Japanese refused to surrender, expecting to be able to bargain a more favourable peace treaty with the help of the USSR, until their expected saviours declared war on them. On August 15, 1945, the emperor officially announced the end of the fighting, thereby officially stopping the actions of the kamikaze. The commanders and advocates of the *tokkotai* decided to commit suicide - Onishi performed the *seppuka*, and Ugaki disappeared with a group of pilots, last seen flying towards Okinawa. Japanese soldiers rarely surrendered and their willingness to fight to the death led to the application of various other forms of suicide attacks: commando attacks on military airports, the crashing of fighter planes into Allied bombers, the use of *kaiten* suicide torpedoes and *shinyo* boats. Westerners generally find the kamikaze phenomenon completely irrational and closely related to certain forms of modern terrorism, sometimes twisting certain facts about the problematic. The Japanese now have a negative attitude towards the war - but not towards the kamikaze pilots, who are generally perceived as tragic, idealist youths who willingly sacrificed their own lives for their homeland.

**Key words:** Kamikaze, tokkotai, Japan, Americans, pilots, air forces, suicide attacks

# **PRO TEMPORE**

časopis studenata povijesti

Zagreb, 2005.



## **PRO TEMPORE**

Časopis studenata povijesti  
godina III., broj 3, Zagreb, siječanj 2006.

*Glavna i odgovorna urednica*  
Maja Crnjac

*Uredništvo*  
Ivan Basić, Maja Crnjac, Goran Miljan, Tin Pongrac, Jasmina Skočilić

*Grafički urednik*  
Robert Borenić

*Lektura i korektura*  
Jasna Šarić, Maja Crnjac

*Prijevodi sažetaka na engleski jezik*  
Branimir Bekavac

*Izdavač*  
ISHA Zagreb - Klub studenata povijesti

*Tisak*  
Profil International

*Naklada*  
500 primjeraka

Izdanje časopisa ostvareno je uz novčanu potporu Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Odsjeka za povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu i izdavačke kuće Profil International. Klub i uredništvo ovim putem im se zahvaljuje.

*Adresa uredništva:* ISHA Zagreb - Klub studenata povijesti, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu,  
Ivana Lučića 3, 10 000 Zagreb

*E-mail:* isha-zg@net.hr

Srdačno zahvaljujemo izdavačkoj kući Profil International na susretljivosti i financijskoj potpori u tiskanju ovoga broja.