



El papel de los bombarderos de patrulla

*Adaptación y recopilación de "U. S. Naval Institute Proceeding"
por el Teniente de Navío ANTONIO MAS-FERNANDEZ YANEZ*

"Aviones de exploración de la Armada americana hundieron un pequeño barco mercante y averiaron a un patrullero al sur de Kiushiu.

Este hecho, frío y descolorido, no ganaba ardor por su frecuente repetición, casi en los mismos términos, en numerosos partes de campaña. Muy poca gente daba importancia a los pequeños barcos mercantes y a los patrulleros, no impresionando siquiera a muchos su destrucción. Sin embargo, detrás de estas pocas palabras, repetidas día tras día, figura el brillante cumplimiento de una misión de una perfección incomparable en la historia de la Aviación naval y militar.

Los aviadores y las dotaciones de los bombarderos de patrulla puede decirse que, aun siendo quienes más merecían, recibían menos reconocimiento del público que cualquier otro grupo táctico de personal naval.

El "servicio en silencio" de los submarinistas en la pasada guerra ha emergido a la luz; en cambio el servicio prestado por las dotaciones de los bombarderos de patrulla es desconocido casi por completo. Unos cuantos hechos, que nos dejan sin aliento al recordarlos, como las correrías del fallecido "Bus" Miller en su famoso "Liberator" "Escupidor de Trueno", y más recientemente el espectacular vuelo del P2V, "Tortuga Truculenta", desde Australia hasta Ohio, atrajeron la atención del público sobre la Aviación de patrulla de la Armada. Estos vuelos, junto con el relato sobre el afortunado vuelo del "Catalina" PBV lograron dar a conocer algo entre el público lo que fué la Aviación de Patrulla. Desgraciadamente gran número del personal militar está también poco informado. Para un público acostumbrado a los atonadores bombardeos de las "Fortalezas Volantes", el hundimiento de un pequeño mercante al sur de

Kiushiu no significaba nada. Parecía poco molesto realizar esto que acontecía día tras día. Miles de millas de costa enemiga y cientos de barcos enemigos eran constantemente vigilados por la Aviación de Exploración, generalmente solos, volando día sí y día no, explorando sectores, permaneciendo en el aire de doce a dieciséis horas buscando al enemigo, informando sobre sus movimientos y destruyendo cuanto podían.

Para las dotaciones de estos aviones los peligros, las penalidades, las molestias durante las exploraciones fueron cosas que ellos no olvidarán nunca.

La Aviación de reconocimiento y exploración fué de una importancia vital para la Flota de los Estados Unidos. El valor de estas operaciones tácticas puede deducirse del examen de las misiones y hechos consumados llevados a cabo en el Pacífico sur-este durante los últimos meses de la pasada guerra.

La misión.

La misión principal de una patrulla aérea de la Armada es normalmente la vigilancia de la costa enemiga y el reconocimiento; el no comprender que es esta precisamente la misión primordial es la causa que lleva luego, tan a menudo, a valorar mal los hechos.

En pocas palabras, la misión es ver lo que hay y luego contar lo que se ha visto, y la misión no es perfecta si ambas cosas no son perfectas. Una no es suficiente sin la otra. Toda otra acción, incluyendo la destrucción de barcos u objetivos enemigos es, por lo general, secundaria comparada con la misión primordial de vigilancia y observación. En las operaciones normales se espera que ningún Comandante de avión se separe del plan de ejecución de forma que pueda poner en peligro o perjudicar la misión de vigilancia y observación. Cuando un objetivo enemigo es divisado, él tiene completa autonomía para decidir sobre lo necesario para el ataque. La frecuencia de estos ataques demostraba una eficiencia táctica y un poder de destrucción más allá de lo normal.

La mayoría de las patrullas estaban formadas por aparatos aislados y un gran número de los ataques era efectuado en los extremos de los sectores de vigilancia, nor-

malmente a 800 y 1.000 millas de la base más cercana. A causa de la gran desigualdad que representaba para un sencillo aparato atacar a un buque de guerra bien armado, las dotaciones tenían por costumbre no atacarlo. Atacaban barcos mercantes con increíble regularidad y asombroso éxito. Utilizaban un sistema de ataque propio; aproximándose a menudo a solo unos cincuenta pies de altura sobre el mar para causar la máxima sorpresa, que en muchos casos era tan perfecta que la artillería anti-aérea enemiga entraba en acción cuando las bombas habían sido lanzadas y el avión estaba ya retirándose.

Los bombarderos de patrulla eran también utilizados para efectuar otras innumerables misiones especiales. En muchas ocasiones dos, cuatro y seis aparatos eran utilizados. Muchas miles de horas se pasaban en patrullas antisubmarinas, una triste y monótona tarea cuando los resultados eran negativos, como ocurría la mayoría de las veces. Cuando la Flota operaba en un sector, en el área vigilada se hacían vuelos de barrera o cobertura para avisar y así impedir un ataque por sorpresa, tanto aéreo como de superficie o submarino. Finalmente, este resumen de las misiones no sería completo si no señalásemos los magníficos trabajos de rescate de supervivientes llevados a cabo por las escuadrillas de patrulla, así como por las escuadrillas de rescate utilizadas en este fin.

Los aviones.

Los aparatos de las escuadrillas de patrulla americanas durante la guerra fueron el PB "Mariner", el PB4Y-1 "Liberator" y el PB4Y2 "Privateer".

Durante el período de desarrollo de la Aviación Naval, que casi era despreciada por los que volaban en aquella época, llamó poderosamente la atención el "Mariner" por ser el hidroavión de más fino casco que cumplía con las exigencias técnicas de construcción. Este aparato tuvo un gran éxito al ser empleado en mar abierto y con marejada durante las operaciones de Saipan, demostrando así las condiciones de su casco. Ningún otro aparato fué utilizado hasta que en Okinawa quedó probado ya completa-

mente por la Aviación de Patrullas y las Escuadrillas de Salvamento. En julio de 1945 había en Okinawa y al oeste de las Marianas trece escuadrillas de "Mariners" que constituían los más antiguos hidroaviones, aunque también había allí dos escuadrillas de PB2Y "Coronados" y tres o cuatro PB5A "Catalinas". Poco tiempo después entró en servicio, en 1942, el tipo anfíbio. Las escuadrillas de PB5A convenían grandemente para las tierras bajas, y en las Filipinas operó como tales anfíbios una escuadrilla durante un corto período de tiempo.

En el mes de febrero de 1945 apareció el primer "Privateer", que fué poco a poco sustituyendo al antiguo "Liberator", que se utilizaba hasta entonces, y que era del Ejército por carecer la Marina de aparatos de largo alcance. Este aparato fué un éxito desde el principio. Equipado con el más moderno y más completo radar, y provisto de mucha mayor potencia ofensiva podía profundizar en territorio enemigo sin necesidad de protección. Con la adición de un nuevo puente y de torretas blindadas en cada banda podía atacar de frente con seis ametralladoras. Puesto en manos de valientes dotaciones, este aparato representaba una gran potencia y una gran resistencia en el combate.

El PV-1 "Venturi" (sustituído después por el PV-2, que es un poco mayor que él) fué, quizá, el menos útil de todos. Se trata de un bimotor de bombardeo medio muy rápido, pero que no tenía el radio de acción necesario para poder llevar a cabo muchos de los servicios de vigilancia requeridos, y en muchas ocasiones no pudieron ser empleados. Con excepción de una escuadrilla que operaba en las Filipinas y otra de ataque con bombas cohete y bombardeo en picado al norte de Ywo Jima, y ataques a objetivos de tierra, el "Venturi" fué más bien utilizado en las patrullas antisubmarinas.

Las patrullas desde las Marianas.

Las patrullas de la Aviación de la Armada americana jugaban un papel vital en la primera ofensiva a las islas japonesas. Aunque fueron utilizados en las operaciones de las Gilbert y de las Marshall durante algún tiempo, no se emplearon hasta la invasión

de las Marianas a fondo sobre las islas del Imperio japonés.

Patrullas de "Liberators" al servicio de la Armada, con base en Eniwetok, cubrieron el avance de las flotas de invasión patrullando día y noche por la proa y los flancos de la Escuadra, relevándose una a otra cuando se les terminaba el combustible. Su misión consistió conseguir que no hubiese ningún barco enemigo en la derrota que debía seguir la Escuadra y hacer desaparecer cualquier avión de reconocimiento o vigilancia japonés que estuviese por esa zona.

Solamente dos días después la Infantería de Marina desembarcaba en las playas, en el atardecer del 17 de julio de 1944; cinco "Mariners", de la escuadrilla VP-16, llegaban a Saipan procedentes de Eniwetok para patrullar en la parte occidental de las Marianas. Muchos días antes fué destruido el campo de aviación de Saipan, como operación conveniente, y el puerto de Tanapag no fué aún suficientemente aclarado para permitir allí operaciones. Los cinco "Mariners" tenían como base un viejo destructor de cuatro chimeneas de la primera guerra mundial fondeado a unas tres millas de la costa, en mar abierto.

Inmediatamente después de los desembarcos comenzaban las desoladoras dificultades. Un raid aéreo enemigo averió un aparato, y otro también fué averiado mientras tomaba combustible, lo que se hacía por un procedimiento sencillo, con la mar en calma, pero que resultaba sumamente difícil en aquellos mares, casi siempre con gran oleaje. Los tres aparatos restantes recibieron orden de salir a vigilar a medianoche, pero el resultado fué negativo. Durante las vigilancias que se llevaron a cabo en las siguientes noches, un aparato tomó contacto con una escuadra enemiga a 470 millas al oeste, lo cual llevó a la batalla del mar de Filipinas, a pesar de tardarse en tener noticias del descubrimiento hecho por el aparato. Las continuas mares gruesas, y como consecuencia el dificultoso mantenimiento fué una prueba para el personal y el material hasta que pudieron utilizar el puerto de Tanapag. Continuaban los vuelos de reconocimiento al Norte y al Oeste, y por las noches las patrullas antisubmarinas alrededor de la isla.

"Liberators" todavía con base en Eniwetok, a 1.000 millas al oeste, continuaban sus ataques casi diarios a Tinian y Guam.

Dos "Liberators", unidos en sus ataques a Ywo Jima y Chichi Jima, durante los días siguientes señalaban la destrucción o probable destrucción de dos destructores, dos grandes mercantes, dos más pequeños, dos barcos costeros y 33 aviones, averiando tres barcos más y unos treinta aparatos, destruyendo además almacenes, hangares y depósitos de municiones y de combustible y obras instalaciones. Esto fué un record para la escuadrilla mandada por el fallecido Miller (Bus), que con su dotación, durante estas operaciones, averió 60 barcos, con un total de 63.000 toneladas, y destruyó 50 aviones enemigos, además de numerosas barcasas, lanchas de desembarco y pequeñas embarcaciones que nunca fueron consignadas.

Una vez que Saipan y Tinian fueron aseguradas, las escuadrillas de "Liberators", hasta entonces en las Marianas, fueron trasladadas a Tinian; por algún tiempo los hidroaviones continuaban con base en el puerto de Tanapag, en Saipan. Las patrullas de Liberators continuaron cubriendo sectores del Noreste, Norte y Noroeste, al mismo tiempo que realizaban repetidos vuelos de reconocimiento sobre Truk. Los hidroaviones seguían realizando vuelos de patrulla antisubmarina alrededor de la isla y vigilando sectores de 700 millas al Oeste y al Suroeste.

Se emplearon dos "Liberators" para los sectores del Norte, que cubrían Ywo Jima y el resto de las islas Bonin. Ywo Jima, como después se supo, fué una verdadera fortaleza y base para operaciones aéreas enemigas. Se obtuvieron datos de las fuerzas enemigas allí establecidas de la información dada por los aparatos que se acercaban a la isla, volando lo más bajo posible y aproximándose a una altura no superior a 100 pies. Acercándose de esta forma era posible llegar a dos o tres millas a la isla sin ser descubiertos, y entonces elevarse rápidamente varios cientos de pies y observar un instante los aviones enemigos en los campos de aviación. En esta ocasión estos dos aviones fueron atacados por ocho japoneses procedentes de Iwo Jima; después de un duro combate lograron derribar a seis de ellos y los otros dos se retiraron a sus bases. Des-

pués de esto los aviones japoneses no aparecían y los "Liberators" pudieron hacer vuelos de observación a poca altura sin ser molestados en absoluto por los aparatos enemigos.

Las patrullas de Tinian continuaban sin cambio hasta la ocupación de Ywo Jima. Después la invasión de las Filipinas abrió nuevos cientos de millas cuadradas enemigas a los ojos de las patrullas.

Las patrullas desde las Filipinas.

Antes del desembarco en las Filipinas las patrullas partían para sus misiones desde las bases que iban conquistándose en el Pacífico suroeste a partir de Guadalcanal. Durante la preinvasión partían de Biak y Morotai, cubriendo el avance hacia Leyte. Una vez conquistada la superioridad aérea, las escuadrillas de "Liberators" VPB-117 volaban en una gran extensión al Oeste y al Norte. Desde Leyte cubrían no sólo la costa francesa de Indochina, sino también en algunas ocasiones más allá de Okinawa, volando hasta distancias de 1.200 millas.

En tanto que la campaña de las Filipinas prosperaba, las escuadrillas de "Liberators", "Mariners" y "Venturis" que allí actuaban utilizaron campos de aviación capturados. A principios de 1945, cinco escuadrillas de "Liberators" y "Privateers" cubrieron la costa enemiga cada día, desde el norte de Singapur casi hasta Shanghai. Dos escuadrillas con base en Puerto Princesa cubrían la costa oeste de las Célebes, y las costas este y oeste de Borneo, y desde Singapur al extremo de la Indochina francesa. La escuadrilla situada en Mindoro cubría la Indochina francesa hasta un punto tan al Norte como Hainan, y dos escuadrillas con base en Clark, al norte de Manila, cubrían la costa china desde Hainan hasta cerca de Shanghai.

Varias escuadrillas de "Mariners" fueron situadas con base en las Filipinas. Fueron empleadas por el Ejército del Aire para realizar muy variadas misiones de gran utilidad, como patrullas nocturnas en la costa china y en el área de Hong-Kong y alrededores de Formosa. Los "Venturis" volaron en numerosas patrullas antisubmarinas con resultados negativos.

Los submarinos norteamericanos tenían

casi por completo limpio de barcos japoneses desde el mar de China del Sur, pero, sin embargo, el enemigo hacía intentos desde el oeste de las Indias. Fué una acción de mucha importancia en los primeros meses de vuelo, batiendo verdaderos records de bombardeo. Un "Liberator" hundió alrededor de 30.000 toneladas de barcos en un mes. Un "Mariner" hundió cinco barcos, con un total de 17.000 toneladas en una patrulla nocturna. El piloto hizo un ataque sobre un barco que apareció en la pantalla del radar, entre varias islas pequeñas. Después de lanzar todas sus bombas, la iluminación producida por las explosiones revelaron que existían otros cuatro barcos. Una escuadrilla de "Liberator", en una demostración de "ojo mariner", bombardeando con puntería, en una sola patrulla hundió 10 pequeños barcos con 10 bombas de 100 libras cada una, colocando una en cada objetivo. En varias ocasiones, cuando aviones de vigilancia señalaban grandes barcos enemigos, lo comunicaban a los submarinos para que fuesen a destruirlos.

Después de los primeros meses casi ningún aparato enemigo fué visto en la zona de las Filipinas, excepto sobre Formosa y Singapore. En los combates con aviones japoneses se obtuvieron grandes victorias. Un "Liberator" tuvo un feliz éxito en Hong-Kong. Aproximándose a la costa de China, cosa que hacía descendiendo sobre el puerto de Hong-Kong, descubrió dos aviones japoneses de transporte "Topsy" (parecidos a los DC-2 norteamericanos) y tres "Val". El Liberator derribó los transportes y dos de los bombarderos "Val", mientras el otro se dió a la fuga.

Patrullando en el sector de China, al norte de Formosa, descubrieron un barco de 4.000 toneladas y lo atacaron; seis de las bombas, de diez lanzadas, dieron en el blanco y lo hundieron. Terminando ya su misión descubrieron dos "Yake", aviones exploradores, y fueron hacia ellos; los "Yake" inmediatamente se separaron. El "Liberator" derribó uno y volvió para dar caza al otro; en esto el piloto descubrió un cuatrimotor "Emily" volando hacia la costa de China; entonces olvidó al "Yake" y empezó una gran persecución del "Emily", pero el "Liberator" se vió obligado a volver a causa del combustible

consumido y la gran distancia que lo separaba de su base.

Los objetivos disminuían, y desde febrero de 1945 los únicos barcos japoneses existentes eran pequeños barcos de madera que rodeaban las costas de Malaya, China e Indochina. Gran número de ellos fueron hundidos en Borneo, y constituían los objetivos favoritos de los aviones que volaban en este sector. Su defensa era moverse de noche y permanecer camuflados durante el día, pero de poco les sirvió, pues tan sólo en tres patrullas sucesivas, llevadas a cabo por VPB-109 Privateers, fueron destruidos 60 de estos pequeños barcos.

El primer reconocimiento naval de Singapur tuvo lugar cuando dos "Privateers", partiendo de Palawan, reconocieron el área el 13 de mayo de 1945. Repetidos vuelos de reconocimiento fueron hechos para observar los progresos en la reparación de 4 cruceros japoneses que fueron llevados allí después de la batalla del Golfo de Leyte. A consecuencia de la frecuente interceptación enemiga fueron enviados a ese sector dos aparatos de protección. Sin embargo, un "Privateers" se perdió en estos ataques enemigos. Dos de los cruceros fueron hundidos por submarinos ingleses poco después; fueron vistos abandonados en el puerto de Singapur.

En las proximidades del verano eran tan escasos los barcos y aviones enemigos en la costa de China e Indochina, que las escuadrillas de "Privateers" y de "Liberators" penetraban en la costa en busca de objetivos.

Los aviones se emplearon casi exclusivamente en patrullas contra las líneas férreas. Atacaban las comunicaciones y casi diariamente resultaban destruidas numerosas locomotoras, vagones, puentes, estaciones y otras instalaciones de ferrocarril.

Poco después de comenzar estos ataques el ferrocarril fué inutilizado por completo. Cortadas las comunicaciones marítimas y por ferrocarril, los japoneses tuvieron que recurrir a otros medios de transporte. Los aviones americanos destruyeron numerosos vehículos a motor a lo largo de la costa. Muchos ataques se hicieron también a fortines en Hainan y a las tropas que eran evacuadas a pie en los sectores de la costa.

En muchas ocasiones los aviones americanos fueron guiados a estos movimientos de tropas por personal situado en tierra y provistos de equipos de radio.

Mientras tenía lugar este desarrollo en el Pacífico suroeste, las patrullas americanas de bombardeo del norte fueron viendo por primera vez las islas japonesas.

Patrullas desde Ywo-Jima.

La invasión de Ywo-Jima, comenzada el 19 de febrero de 1945, ponía la mayor isla del Japón al alcance de la aviación de vigilancia americana. Ywo-Jima, a 650 millas de la mayor isla japonesa de Honshu, y por primera vez las aguas costeras del Japón eran vigiladas cada día.

El campo de aviación de Ywo-Jima fué tan rápidamente improvisado que difícilmente podían aterrizar los aviones, y en el 5 de marzo ya cinco "Liberators" y "Privateers" comenzaban sus vuelos diariamente sobre el Imperio.

Casi hasta un mes más tarde no pudieron estos aparatos tener su base en Ywo-Jima. Hasta entonces partían de Tinian; normalmente volaban primero sobre la costa del Japón y luego volvían a Ywo-Jima. Después de una corta parada para reponer el combustible volvían a Tinian, a donde llegaban ya anochecido. Estas patrullas fueron las de vuelos de mayor distancia en toda la guerra, llegando a cubrir hasta 2.350 millas, que requerían a veces hasta dieciséis horas de vuelo. Los pilotos volaban cada tres días.

Las aguas entre Japón e Ywo-Jima fueron en este tiempo muy bien patrulladas por los japoneses, que mantenían una extensa flota de patrulleros para avisar de barcos y bombarderos. Estos barcos eran pequeños, muy manejables, bien defendidos y armados.

Ywo-Jima presentaba una gran oportunidad para atacar a estos barcos a poca distancia, utilizando combinados los "Venturis", "Liberators" y "Privateers". Los "Venturis", equipados con cohetes, eran mantenidos en la estación norte de Ywo-Jima o eran avisados para la escena de un contacto comuni-

cado por las patrullas del Imperio. Se llevaba entonces a cabo un ataque coordinado. Los "Venturis", haciendo un rapidísimo ataque con cohetes, y los "Privateers" seguían unos segundos después con vuelo rasante ametrallando y bombardeando. Los primeros días de estos ataques combinados prometían grandes resultados. Los japoneses reaccionaron rápidamente, e inmediatamente agruparon sus patrulleros en flotillas, defendiéndose así con fuego cruzado. Sin embargo, los ataques continuaron con éxito.

Los aviones japoneses casi no aparecían. Las patrullas americanas volaban sobre los campos japoneses, siendo constantemente vigilados por los radar enemigos.

Los barcos entre el Imperio y las Islas Bonin habían desaparecido. Los patrulleros aún continuaron un poco de tiempo, pero también fueron obligados a retirarse a las aguas costeras.

Los ataques a los barcos y a las instalaciones japonesas continuaron durante el verano de 1945, pasando esto casi inadvertido. Las escuadrillas VPB-108, de "Privateers", incrementados con un cañón fijo de 20 milímetros en la proa, fueron muy útiles contra las baterías antiaéreas enemigas. Los "Venturis", partiendo de Ywo-Jima, volaron hasta las islas de la metrópoli, destruyendo en sus ataques, astilleros, puentes, ferrocarriles, etcétera. Un "Venturi" inutilizó una línea férrea, taponando un túnel al destruir la entrada con cohetes. Probablemente el hecho más curioso fué cuando un "Liberator" atacó una instalación militar en Honshu. Volando sobre una pequeña colina que lo separaba del objetivo, los pilotos y artilleros se encontraron con unos cientos de soldados japoneses alineados en el campo para ser revistados. El objetivo cambió rápidamente. Atacaron la formación lanzando las bombas a partir del primer hombre y terminando en el último.

Patrullas desde Okinawa.

El plan estratégico para la conquista de Okinawa fué precedido por la ocupación de una serie de pequeñas islas situadas a unas veinte millas al suroeste. Las tropas fueron enviadas con siete días de anticipación al

asalto inicial, con objeto de establecer lo más pronto posible una base aérea y servir, además, de apoyo a los barcos de superficie. Un día después del desembarco en Okinawa (1 de abril de 1945) fué completada la ocupación y establecido el aeropuerto, partiendo de él la primera patrulla, constituida por "Mariners". Dos escuadrillas dedicábanse a patrullas antisubmarinas durante el día y la noche, al mismo tiempo que otras tres y una de "Coronados" vigilaban el oeste de la costa de China, norte de Corea y noreste de Kyushu. Durante las tres primeras semanas de abril todos estos aparatos dedicábanse a vuelos defensivos de vigilancia, volando más de 8.000 horas y cubriendo el mar en las proximidades del punto de desembarco.

Durante este período, los "Mariners" de la escuadrilla VPB-21 tomaron parte en el hundimiento del acorazado japonés "Yamato". Descubrieron la flota enemiga en la mañana del 11 de abril, y durante el resto del día mantuvieron el contacto con ella. Después del ataque amaron en mar abierto para recoger varios pilotos de aparatos derribados por la artillería antiaérea.

Los "Privateers" llegaron por primera vez a Okinawa el 22 de abril. Las malas condiciones del campo de aterrizaje y los ataques de los japoneses destruyeron varios de ellos. Allí empezó la natural rivalidad entre los pilotos navales y los de tierra.

En mayo fueron situados allí gran número de "Privateers", y a partir de entonces volaban entre Tinian y la isla. El papel de estos aparatos cambió rápidamente de patrullas defensivas a ofensivas, haciendo reconocimientos y ataques a los barcos enemigos. Poco después los barcos japoneses se retiraban. Atacaban los mercantes que podían escapar de los submarinos, y por última vez en la guerra fueron descubiertos convoyes de medianos y grandes mercantes. Estas vigilancias y ataques eran, generalmente, hechos de día por los "Privateers" y de noche por los "Mariners". En muy pocas semanas obligaron a los barcos japoneses a retirarse, atacándolos en los estrechos y entre las pequeñas islas, causándoles numerosas pérdidas. Los resultados obtenidos demuestran los éxitos de esta campaña. Cuatro aviones, el 30 de mayo, hun-

dieron nueve patrulleros y averiaron un transporte de 4.500 T., un petrolero de 600 y dos transportes de 7.000. En poco más de dos meses habían hundido los "Privateers" 78 barcos enemigos y averiado a 105, mientras que los "Mariners" y "Coronados" hundieron 51 y averiaron 89, derribando en total 41 aparatos enemigos. Habiendo disminuído el número de barcos enemigos, lo mismo que en la campaña de las Filipinas, se dedicaron a atacar objetivos en tierra con gran éxito.

A alto precio fué pagado el resultado de esta campaña. Varios aparatos fueron derribados al atacar barcos y objetivos bien defendidos; dos fueron derribados por aparatos enemigos y tres no se volvió a saber de ellos por no regresar de sus patrullas. Una escuadrilla de "Privateers" tuvo la mala suerte de perder seis aparatos en menos de un mes. Sin embargo, dos de los tripulantes de estos aparatos fueron encontrados, después de la guerra, prisioneros; de los otros no se ha vuelto a tener noticias.

La enorme potencia de fuego antiaéreo que oponían los japoneses, tanto de los barcos como desde las baterías de tierra, obligaron a muchos aparatos a tomar tierra. Muchos volvían con grandes averías. Un "Mariner" fué obligado en una ocasión a amarrar, hundiéndose poco después y siendo recogida la dotación en un bote salvavidas a una milla de la costa japonesa por un submarino americano.

Conclusión.

Al terminar la guerra las patrullas de bombarderos americanas demostraron su gran eficiencia en colaboración con la Armada.

No solamente miles de millas cuadradas de mar y de línea de costa enemiga fueron vigiladas, sino que esto lo realizaron con un mínimo de pérdidas, tanto de personal como de material. Parece, además, imposible el número tan pequeño de aparatos que se requerían para esta misión, demostrando con ello no sólo una perfecta formación, sino una gran resistencia de las dotaciones. Van Voorhis, Bass, Kasperon, Turner, etcétera son nombres de aviadores que nunca regresaron, todos ellos héroes desconocidos.