



Bajas humanas y destrucciones materiales causadas por el avión

Por FERNANDO QUEROL

Comandante del Arma de Aviación.

Bajas humanas.

Durante siglos las guerras se han librado sólo en la reducida extensión de los frentes de contacto, pero al llegar el siglo XX el avión las ha extendido por toda la superficie del país enemigo, exponiendo a ser sus víctimas a toda la población del mismo.

En la primera guerra mundial, la escasa carga, el corto alcance de los aviones y la poca atención que se prestó a su empleo como castigadores de la retaguardia enemiga hicieron que fueran muy pocas las víctimas civiles causadas desde el aire: 2.500 muertos en Alemania y 1.400 en Inglaterra. En cambio en la segunda guerra mundial las cifras han crecido enormemente: 305.000 muertos en Alemania y 60.000 en Inglaterra. El Japón, que se vió libre del bom-

bardeo en 1914-18, vió caer a 260.000 de sus habitantes bajo el efecto de las armas aéreas americanas en 1942-45.

Refirámonos ahora a las bajas en los frentes de combate: ¿Han sido mayores o menores de una a otra guerra? Parece ser que han sido bastante menores en el atacante porque el castigo aéreo contra la retaguardia y contra las comunicaciones que la unen al frente, al debilitar la capacidad de resistencia de este último, ha facilitado de modo extraordinario el avance de las tropas propias, disminuyendo sus bajas.

La Aviación prepara y allana el camino de las fuerzas terrestres y aumenta sus posibilidades de maniobra. La guerra se hace más diná-

mica, y la superior potencia de la Aviación ha impedido que se repitieran los agotadores estancamientos de la lucha de posiciones. Recuérdese sólo que en torno a Verdún cayeron 400.000 muertos de ambos bandos y que durante la enervante guerra de trincheras hubo Regimiento francés que repuso 22 veces su plantilla en cuatro años (1914-1918).

¿Cuál es el Arma que más bajas causa? En la primera guerra mundial se consideró que era la Artillería a la que se atribuía el 50 por 100 de las bajas, seguida por la Infantería (fusil y ametralladora), con el 20 por 100; los gases, con otro 20 por 100, y la Aviación con el 1 por 100, correspondiendo el resto a diversas causas. A la Aviación, acabada de nacer, le correspondió, pues, un porcentaje mínimo.

En cambio, en la última guerra fué aumentando progresivamente el número de sus víctimas. Concretamente las producidas por la Aviación aliada en las filas alemanas ocupan el tercer lugar durante los años 1939 al 1942, para pasar al primero a partir de 1943, seguidas por las debidas al fuego de la Artillería y de la Infantería.

Es difícil o tal vez imposible lograr una estadística completa de las bajas causadas en el transcurso de una guerra. Nos limitaremos, pues, a dar sólo algunos de los datos que de distintas fuentes hemos podido recoger, después de haberlos comprobado y contrastado debidamente.

En conjunto, la segunda guerra mundial ha supuesto un total de 55 millones de bajas humanas, de las cuales 14 millones son muertos, que vienen a repartirse del siguiente modo:

14 millones de muertos... ..	}	Rusia... ..	7,5
		Alemania... ..	2,4
		China... ..	2,2
		Japón... ..	1,0
		Inglaterra... ..	0,3
		Estados Unidos... ..	0,3
		Italia... ..	0,3
Francia... ..	0,2		

Alemania.

De Alemania sólo hemos podido recoger datos muy incompletos. Se calcula en 2.400.000 el número de sus muertos, de los cuales 305.000 corresponden a las víctimas civiles de los bombardeos. Entre los ataques más sangrientos figuran los de Hamburgo (julio-agosto 1943) y los de Dresde (febrero 1945), que causaron 80.000 y 60.000 muertos, respectivamente.

De los 4 millones de heridos alemanes, 1,4 millones fueron debidos a los bombardeos de la retaguardia.

Dé las bajas de los combatientes, la mayoría se produjeron en el frente oriental, abierto durante cuatro años, mientras el occidental sólo lo estuvo durante uno.

Fueron 12 millones los soldados que cayeron prisioneros, en mayor número en el frente oriental.

Quedaron sin hogar 7,5 millones de alemanes como consecuencia de las destrucciones causadas por los bombardeos aliados. Una de las ciudades más perjudicadas fué Hamburgo, con 750.000 personas sin techo donde cobijarse.

Japón.

El Japón parece ser que tuvo aproximadamente un millón de muertos.

1.000.000 de muertos..	}	700.000 mil- tares... ..	}	500.000 del Ejército.
				150.000 de la Marina.
		260.000 civiles.	}	50.000 de Aviación.
		40.000 marinos mercantes.		

El Ejército japonés luchó en formaciones mucho menos numerosas que el alemán, pues sólo al final de la guerra del Pacífico se empeñaron batallas en las que se pusieron en juego grandes efectivos; las otras, las libradas en las diminutas islas de las Salomón, Gilbert y Marshall, y en las selvas de la enorme Nueva Guinea, lo fueron entre destacamentos relativamente pequeños. En cambio en la enconada defensa de las Filipinas, Marianas, Okinawa e Iwojima murieron gran número de japoneses, muchos de ellos suicidados. Pero, en conjunto, en el Pacífico lucharon muchos menos hombres que en Europa, y por eso las bajas japonesas aparecen bastante inferiores a las alemanas.

Los americanos refieren que hicieron muy pocos prisioneros japoneses. En los dos años y medio primeros sólo lograron coger vivos a 500, entre ellos ningún oficial. En la conquista de Guam se les causó 17.200 muertos, pero sólo se capturaron 460 prisioneros. Las cifras de Okinawa son 45.000 muertos y 8.000 prisioneros, y las de Iwojima 20.000 muertos y 212 prisioneros. La mayoría morían con las armas en la mano o se suicidaban.

De las bajas de aviadores, más de 2.000 muertos corresponden a los kamikazes.

Las 260.000 víctimas civiles fueron ocasionadas en un plazo de tiempo muy corto. Para llegar a una cifra apenas mayor en Alemania se tardaron cinco años, mientras que en el Japón se consiguieron en menos de uno; pero no se olvide que de esos 260.000 muertos, 90.000 fue-

parte de bajas correspondió a las unidades de bombardeo estratégico.

En cambio en la Marina mercante el número de prisioneros es igual al de muertos, porque frecuentemente el buque mercante no es hundido, sino apresado o, caso de ser hundido, es recogida su tripulación.

En el caso particular que nos ocupa, la im-

INGLATERRA	}	325.000 muertos	}	235.000 militares... ..	}	125.000 del Ejército.
				60.000 civiles.		60.000 de Aviación.
				30.000 marinos mercantes.		50.000 de Marina.
		390.000 heridos.		270.000 militares... ..		230.000 del Ejército.
				80.000 civiles.		25.000 de Aviación.
				40.000 marinos mercantes.		15.000 de Marina.
		180.000 prisioneros.		150.000 militares... ..		130.000 del Ejército.
						12.000 de Aviación.
				30.000 marinos mercantes.		8.000 de Marina.

ron causados por las dos bombas atómicas: 60.000 la de Hiroshima y 30.000 la de Nagasaki.

El ataque aéreo produjo 412.000 heridos, de ellos 180.000 por las bombas atómicas (130.000 en Hiroshima y 50.000 en Nagasaki). El número de personas que quedaron sin hogar fué de 9.200.000. Sólo las dos bombas atómicas derribaron los domicilios de 210.000 japoneses.

Inglaterra.

Del examen del anterior cuadro se deducen algunas consecuencias interesantes. Una de ellas, que mientras en el Ejército ocurre lo contrario, en la Marina y la Aviación el número de muertos es superior al de heridos, pues muchos mueren no por sus heridas individuales, sino por la pérdida total del buque o avión en que viajan.

También en la Marina y la Aviación el número de prisioneros es inferior al de muertos, porque el derribo o hundimiento de la nave aérea o marítima arrastra consigo, la mayoría de las veces, a toda su tripulación; sólo en un 15 ó 20 por 100 de los casos ésta es hecha prisionera.

Del conjunto de 97.000 bajas de aviadores, una buena cantidad, 64.000, las sufrió el Bomber Command. Más adelante veremos que en las Fuerzas aéreas americanas también la mayor

portación marítima era vital para Inglaterra, y por eso fué atacada insistentemente por los alemanes. En consecuencia las bajas en la flota mercante inglesa fueron cuantiosas, la mayoría producidas por los submarinos, a los que se atribuyen 23.000 del total de 30.000 muertos.

En cuanto a las pérdidas civiles ocasionadas por los ataques aéreos, las épocas peores fueron la de la Batalla de Inglaterra (15.000 muertos) y la de las V-1 (6.000 muertos) y V-2 (3.000 muertos).

En este cuadro se han incluido sólo las bajas de la metrópoli inglesa; las de sus Dominios y Colonias fueron: 100.000 muertos, 200.000 heridos y 130.000 prisioneros.

Estados Unidos.

Los datos relativos a Estados Unidos son, aproximadamente: 290.000 muertos, 650.000 heridos y 100.000 prisioneros.

El número de muertos se reparte del siguiente modo:

290.000 muertos... ..	}	180.000 del Ejército.
		58.000 de Aviación.
		45.000 de Marina.
		5.000 marinos mercantes.

Naturalmente, no tuvieron víctimas civiles porque la nación quedaba muy distanciada del máximo alcance de los aviones enemigos.

Los 58.000 aviadores muertos pueden considerarse distribuidos así:

58.000 aviadores muertos.	{	45.000 en Europa ...	}	38.000 en unidades estratégicas. 7.000 en unidades tácticas.
		13.000 en el Pacífico.		

Uno de los objetivos del bombardeo estratégico que más bajas causaron fueron los pozos de petróleo rumano de Ploesti, pues allí quedaron muertos o prisioneros más de 2.200 aviadores americanos.

En conjunto puede observarse que, en relación con sus respectivos contingentes de efectivos, cada una de las tres Fuerzas armadas presentó aproximadamente la misma proporción de bajas. Pero teniendo en cuenta que en Aviación sólo una minoría de su personal es el que vuela, se desprende que el número de bajas donde es mayor es entre los combatientes aéreos. Hoy día el servicio militar aéreo es el más peligroso, el que resulta más caro en vidas, aparte de que el volar produce ya por sí muchas bajas sin necesidad de recurrir al fuego del adversario. Concretamente, se sabe que de los 58.000 aviadores americanos muertos, 14.000 lo fueron por accidente, siendo la Aviación embarcada la que más sufrió en este aspecto, tanto que en la campaña del Pacífico perdió más pilotos por accidente que por acción enemiga. En Inglaterra sucedió algo parecido, pues de un total de 60.000 aviadores muertos, 8.000 lo fueron por accidente.

Interesantes son también los datos estadísticos relativos a los salvamentos de aviadores. Ellos indican que durante la guerra el paracaídas salvó a 30.000 aviadores aliados. Especial atención se prestó asimismo al rescate de los que caían al mar, para cuya búsqueda y recogida se utilizaron toda clase de medios, habiendo aviones, como la RAF, que disponían de lanchas rápidas de su propiedad dedicadas exclusivamente a este objeto. En el Pacífico fueron muy útiles en tal misión los submarinos americanos, previamente distribuidos bajo las principales rutas aéreas, logrando rescatar a 500 aviadores.

Como resumen de todos estos datos aquí reseñados, creemos que lo más interesante es destacar cómo el avión ha llegado a ser el arma que más bajas causa, no sólo sin competencia de otras sobre la retaguardia, sino también, junto con ellas, sobre los frentes de batalla.

Destrucciones materiales.

Que el avión juega un papel destacadísimo en la guerra moderna es una evidencia que está en el ánimo de todos, pero tal vez no se han difundido suficientemente los datos estadísticos que nos revelen, con la elocuencia de las cifras, los enormes efectos materiales de su actuación. No todos esos efectos son susceptibles de enumeración e inventario. Difícil es, por ejemplo, referirse a las destrucciones materiales conseguidas en el frente terrestre sobre las trincheras, fortines, nidos de ametralladoras, baterías, etcétera. Más fácil es, en cambio, contabilizar los resultados obtenidos en los aires y sobre los aeródromos, ciudades y buques de guerra.

Empecemos por ver las destrucciones que el avión consigue entre los aviones adversarios, para pasar luego a comentar algunos datos relativos a los bombardeos de ciudades y a la acción aérea contra buques.

Pérdidas de aviones.

Causas.—Las máquinas aéreas se pierden no sólo por la acción enemiga, sino también por la necesidad de retirarlas del servicio cuando quedan anticuadas, por el desgaste, por los accidentes, etc.

Algunos datos ilustrarán el comentario de esta materia.

En la primera guerra mundial, de los 73 dirigibles perdidos por la Marina alemana, 23 fueron destruidos por el enemigo, 25 por las tormentas, 12 incendiados en sus cobertizos y 13 desgazados. Como puede apreciarse, a la acción del adversario sólo debe imputarse el 31 por 100 de las bajas; las demás corresponden a otras causas: accidentes meteorológicos, accidentes en sus alojamientos y desguace.

Respecto a los aviones, algo parecido ocurrió, pues las estadísticas de la Aviación francesa indican que en 1917 el 43 por 100 de las pérdidas lo fueron por accidente, el 38 por 100 por combate aéreo y el 19 por 100 por la AAA.; cifras que no tienen en consideración la gran cantidad de aviones que continuamente estarían siendo retirados por desgaste funcional.

Aludiendo a la segunda guerra mundial, se encuentran también datos muy representativos. Así, se afirma que hasta el 15 de octubre de 1944

las bajas de los Estados Unidos se distribuyen del siguiente modo:

42.000 aviones perdidos	}	17.000 en accidente dentro de la metrópoli.	}	13.000 en misiones de entrenamiento.
				4.500 en misiones de transporte.
		9.000 en accidente fuera de la metrópoli.		
		14.600 por la acción enemiga.		

Como vemos, fuera de la metrópoli eran mayores las pérdidas por combate que las debidas a los accidentes. Sin embargo, eso no fué general en todos los países y en todas las circunstancias, ya que se encuentran varias excepciones notables:

a) En la campaña de Noruega, el vuelo en difíciles circunstancias meteorológicas y la nieve y el hielo de los aeródromos motivaron pérdidas de la Luftwaffe muy superiores a las causadas por los ingleses.

b) En la campaña de bombardeo estratégico contra Alemania durante los años 1940 y 1941, el Bombar Command, volando sistemáticamente de noche, perdía más aviones por accidente en los aterrizajes nocturnos que derribados en los cielos alemanes.

c) En la campaña del Pacífico, la Aviación embarcada a bordo de los portaviones americanos, tuvo también más bajas por accidentes que por el fuego enemigo.

Todo esto se refiere a las pérdidas operativas, en las que vemos que las debidas a accidentes sobrepasan a veces a las producidas por la AAA. y caza enemiga. Pero si a estas bajas se unen las ocasionadas por accidente en las Escuelas y transportes aéreos de las retaguardias, el conjunto de las atribuibles a los accidentes, es siempre superior a las que corresponden a la acción de las armas enemigas. Y por encima de ambas están las debidas al desgaste; el material moderno es cada vez más delicado; obliga a continuos recambios; los motores pronto cumplen sus horas reglamentarias y tienen que ser sustituidos. La célula aguanta más, pero también tiene una vida limitada. En conjunto puede decirse que la causa principal de las pérdidas aeronáuticas es el desgaste, seguida de los accidentes y de la acción militar.

Por la acción enemiga.—Veamos ahora cómo se distribuyen las debidas a esta causa.

En general caben considerar los siguientes casos:

a) Si se ataca por sorpresa, la inmensa mayoría de las bajas se consiguen en el suelo.

Casi todas las campañas de la última guerra empezaron por grandes destrucciones de aviones en los aeródromos. Como ejemplo, de los 375 aviones americanos que había en Pearl Harbour 260 resultaron destruidos, y de ellos 250 lo fueron en tierra.

b) Una vez iniciada la campaña, ya resulta más difícil sorprender a los aviones en sus aeródromos, y el número de los que se consigue destruir en el suelo depende del grado de superioridad aérea que se posea. Así en las últimas fases de la guerra, los aviones aliados, dominando plenamente los cielos de batalla, consiguieron destruir más aviones en el suelo que en el aire.

c) De los derribos conseguidos en el aire, puede decirse que la Artillería se ha apuntado algún tanto más que la caza en ciertas ocasiones en que se trataba de la defensa de objetivos muy limitados. Así se dice ocurrió, por ejemplo, sobre Leningrado, y en general sobre las formaciones navales. Otro caso en que también la AAA. derribó más que la caza fué en la defensa contra las V-1, caso que puede suponerse asimismo que se trata de un objetivo limitado, ya que las V-1 cruzaban la costa por un sector muy reducido; la AAA. derribó 2.050, la caza 1.975 y 300 los globos.

d) Pero en la mayor parte de las ocasiones la caza derriba siempre mucho más que la antiaérea. Véanse algunos ejemplos:

En la corta campaña ruso-finesa (noviembre de 1939 a marzo de 1940) se derribaron 687 aviones rusos; 447 por la caza y 240 por la AAA.

Durante la Batalla de Inglaterra la caza inglesa derribó 2.179 aviones, contra 221 de la AAA.

En Malta, en 1942, se abatieron 955 aviones del Eje: 773 por la caza y 182 por la AAA.

Sobre Alemania, las pérdidas anglosajonas, en conjunto, fueron debidas más a la acción de la caza que de la antiaérea. Sin embargo, hubo épocas en que los resultados de la AAA. se equipararon, e incluso rebasaron a los de la caza. Al principio de la guerra los alemanes encomendaron la defensa de su patria, de modo preferente, a la AAA. por considerar mejor destacar sus aviones de caza a cooperar con los Ejércitos de superficie, por lo que en los primeros años la caza y la AAA. vinieron a derribar apro-

ximadamente lo mismo. Cuando en 1943 se intensificó extraordinariamente el bombardeo estratégico anglosajón, los alemanes reforzaron los efectivos de su caza de interceptación, a la que pasó a corresponder la mayor parte de los aviones abatidos. En cambio en 1945, falta de gasolina, la caza apenas pudo volar, siendo la AAA. la que conseguía la mayoría de los derribos.

Por último, en las enconadas luchas libradas en Okinowa, la caza derribó 3.062 cazas japoneses y 460 la AAA.

Como cifras de conjunto, se considera que a lo largo de toda la guerra los alemanes perdieron 30.000 aviones por la acción enemiga.

30.000 aviones alemanes destruidos.	}	14.000 derribados en combate aéreo.
		10.000 derribados por la AAA.
		6.000 destruidos en el suelo.

Los datos relativos a las pérdidas japonesas acusan un incremento de las producidas en el suelo, porque en el teatro de operaciones del Pacífico era mayor la superioridad aliada y más difícil el enmascaramiento de los aeródromos al destacarse claramente en la selva. En cambio son menores las bajas causadas por la AAA. porque las grandes extensiones del Pacífico eran incompatibles con las abundantes concentraciones de piezas AAA.

24.000 aviones japoneses destruidos.	}	12.000 derribados en combate aéreo.
		3 000 derribados por la AAA.
		9.000 destruidos en el suelo.

Los datos americanos revelan también el menor porcentaje que corresponde a la AAA. del Pacífico con respecto a la de Europa. En cuanto a los aviones destruidos en el suelo, es mayor su número en el Pacífico porque allí el primer semestre de la lucha fué de superioridad enemiga, mientras que cuando los americanos entraron a actuar sobre Europa en 1943 ya el enemigo había perdido el dominio del aire. Los siguientes datos se refieren al desdoblamiento de la cifra indicada anteriormente: 14.600 aviones americanos perdidos por la acción enemiga desde Pearl Harbour hasta el 15 de octubre de 1944.

14.600 aviones americanos perdidos por la acción enemiga.	}	12.410 en Europa ...	7.166 en combate.
			5.152 por AAA.
		2.190 en el Pacífico...	1.376 en combate.
			450 por AAA.
			364 en el suelo.

En resumen, pues, bien en el suelo, bien en el aire, el avión es el causante de la mayoría de las destrucciones originadas entre la fuerza aérea del enemigo.

Destrucciones urbanas.

En la primera guerra mundial las retaguardias no fueron apenas castigadas desde el aire. Ninguna de las aviaciones de los diversos países que en ella intervinieron sobrepasaron las 10.000 toneladas de bombas como total de las arrojadas en los cuatro años que duraron las hostilidades.

En cambio en la segunda guerra mundial este tonelaje fué lanzado a veces en un solo día. Concretamente, a lo largo de cinco años se arrojaron 72.000 toneladas sobre Inglaterra y más de 2.000.000 de toneladas sobre Alemania y los países por ella ocupados. La metrópoli japonesa sólo fué atacada durante un año, recibiendo 190.000 toneladas de bombas.

La magnitud de estas cifras se aprecia mejor si las comparamos con anteriores consumos de municiones artilleras. En la batalla de Waterloo se dispararon 37 toneladas de balas de cañón, y toda la guerra de los "boers" no requirió más de 2.800 toneladas.

¿Cuáles han sido las destrucciones urbanas ocasionadas durante la última guerra? En Alemania, 50 de sus ciudades quedaron destruidas en más de su tercera parte. En el Japón el área total arrasada suma 438 kilómetros cuadrados.

Las ciudades que sufrieron mayor devastación son las siguientes:

Tokio.	140 km ² .
Berlín	26 "
Hamburgo... ..	25 "
Hiroshima	10 "

Las destrucciones causadas en algunas otras ciudades, sometidas a ataques aéreos que han pasado a la historia, son:

Dusseldorf.	8 km ² .
Colonia	8 "
Dresde... ..	6,4 "
Essen	6 "
Nagasaki	4 "
Londres..	2,4 "
Coventry	0,4 "

Los resultados logrados en Hiroshima y Nagasaki son imputables únicamente a las dos bombas atómicas, pues como es sabido dichas ciudades fueron elegidas como sus objetivos, precisamente por el hecho de no haber sido

bombardeadas con anterioridad y poder así apreciar mejor sus efectos.

Sobre las ciudades de nuestra época se cierne ahora la temible amenaza de su destrucción desde el aire, destrucción que puede alcanzar proporciones enormes: manzanas enteras reducidas a solares, barrios enteros convertidos en cascote, kilómetros y kilómetros de edificación destruidos en pocos minutos...

Buques hundidos.

El primer buque hundido por bombas aéreas fué el crucero inglés "Caroline", el 31 de enero de 1916; el primero hundido por torpedos fué el mercante "Gena", también inglés, alcanzado el 1 de mayo de 1917, y el primer submarino hundido por un avión fué el alemán "UC-36", el 20 de mayo de 1917.

A estos hundimientos siguieron otros, pero siempre en proporciones pequeñas, pues en aquella época el poder aéreo estaba todavía en sus primeros aleteos. Las bajas debidas a la Aviación fueron muy escasas. Así las 7.900 toneladas hundidas por la alemana representan sólo el 0,1 por 100 del total de buques aliados hundidos. La Aviación inglesa logró apuntarse 6 de los 178 submarinos alemanes hundidos, o sea un 3 por 100.

Porcentajes ínfimos: 0,1, 3 ... Realmente fueron cifras muy modestas. Otra cosa han sido las correspondientes a la segunda guerra mundial. Daremos, por orden, las relativas a acorazados, portaviones, cruceros, destructores, submarinos y mercantes, incluyendo los nombres de las dos primeras clases de buques por tratarse de los de mayor importancia e interés.

Acorazados.—De ellos, 27 han resultado hundidos; 17 por obra y gracia de la Aviación, 7 por la acción de buques de superficie y 3 por los submarinos.

17 por aviación ... { Arizona, California, Cavour, Haruna, Hiei, Hyuga, Ise, Lutzow, Musashi, Oklahoma, Prince of Wales, Repulse, Roma, Scheer, Tirpitz, West Virginia y Yamato.

7 por buques de superficie ... { Bismark, Bretagne, Fuso, Hood, Kirishima, Scharnhorst, Yamashiro.

3 por submarino ... Barham, Kongo, Royal Oak.

La Aviación se apuntó el 63 por 100 de los acorazados hundidos en la última guerra por la acción del enemigo. Además habría que añadir:

5 por sus dotaciones ... { Courbet, Dunquerque, Graf Spee, Provence y Strasbourg.
1 por accidente ... Mutsu.

Portaviones.—Hoy día son muchos los que consideran que el portaviones es el buque principal de una Escuadra moderna por ser el que contiene a bordo el arma de más potencia. A su alrededor, y para protegerle, debe girar el resto de la formación naval: el acorazado como plataforma antiaérea, los cruceros y destructores con misión antitorpedera y antisubmarina.

También la Aviación hundi6 gran número de portaviones, colocándose en segundo lugar detrás de los submarinos.

19 por submarinos. { Akagi, Ark Royal, Audacity, Avenger, Block Island, Courageous, Eagle, Hitaka, Jinyo, Liscome Bay, Muyo, Otaka, Shinano, Taiho, Togo, Unryu, Wasp, Yorktown y Zhokaku.

17 por aviones ... { Amagi, Bismark Sea, Chitose, Chiyoda, Hermes, Hiryu, Hornet, Kaga, Lexington, Ommaney Bay, Princeton, Ryujo, Saint Lo, Shoho, Soryu, Zuiho y Zuikaku.

2 por buques de superficie ... { Gambier Bay y Glorious.

Conseguir 17 hundimientos en un total de 38 equivale a un 44 por 100. A las anteriores pérdidas por la acción enemiga habría que añadir la del Dasher, destruido por accidente.

Cruceros.—De 113 cruceros hundidos, 42 lo fueron por aviones, o sea un 37 por 100.

Destructores.—Entre los 448 hundimientos, a la Aviación le corresponden 152 (33 por 100).

Submarinos.—1.099 resultaron hundidos; de ellos 394 por efecto de los ataques aéreos, lo cual representa un 35 por 100.

Mercantes.—De un total de 27.900.000 de toneladas hundidas, un 24 por 100, o sea 6.900.000 toneladas corresponden a la Aviación.

Compárense estos porcentajes con los de la primera guerra mundial. El lector sacará las consecuencias.