

Nuestra farsa aérea

LA DEFENSA AÉREA, EN LAS MANOS HOSTILES DE LOS OFICIALES DE TIERRA

Por CY CALDWELL

(«Aero Digest», diciembre 1935)

LA operación cesárea por la cual se extrajo a la enclenque matrona del aire que es la Aviación militar norteamericana, la recién nacida Aviación Militar Independiente (*G. H. Q. Air Force*) fué completamente feliz, y tanto la madre como la hija, se encuentran todo lo bien que cabía esperar; la criatura, sin embargo, es más bien débil y llorona, y ahora padece de raquitismo y desnutrición.

Si mañana nos vemos envueltos en una guerra, la Aviación del Gran Cuartel General no tiene más que 165 aviones modernos de combate en condiciones de servir para defendernos. Admitiendo que ninguno de ellos se encuentre en reparación o cambiando el motor, llegaríamos a una proporción de un aparato moderno para defender a cada 800.000 confiados ciudadanos, o un aparato para cada 22.657 millas cuadradas de territorio de los Estados Unidos y sus posesiones. ¡Buena faena para un avión!

Por aviones modernos entiendo yo aquellos que no tienen más de tres años de edad. Todos los demás son antiguos o anticuados. Llego a esta definición de moderno por el sencillo proceso de comparar la edad de los aviones militares con la edad de los aviones que actualmente funcionan en nuestras principales líneas aéreas comerciales. No existen hoy en ninguna línea aérea americana aparatos de más de tres años de edad. Si se pidiese a nuestras Empresas de transporte que utilizasen aparatos de una antigüedad comparable a la de los que tiene la Aviación independiente, caerían presa de la desesperación. No podrían sacar de ellos más partido que el que la Aviación militar podría sacar de su viejo material en una guerra moderna.

Como material moderno tiene nuestra Aviación 40 bombarderos *Martin B. 10* y *B. 12*, 35 aviones de combate *Curtiss A. 12* y 90 cazas *Boeing P. 25 A.*; 165 aviones militares modernos, entre todos. Existen también 10 aviones de transporte *Bellanca cargo*, pero éstos no son aparatos de guerra. El total de aparatos de la *G. H. Q. Air Force*, contando con los arriba mencionados, los tipos antiguos y anticuados y algunos de escuela para vuelo sin visibilidad, es de 360. Aunque todos ellos son aptos para la enseñanza, debe tenerse presente que ninguno puede emplearse en la guerra, no siendo los 165 citados al principio. El enviar a nuestros oficiales al combate en el otro material arcaico, es sentenciarlos a muerte, y ellos lo saben.

Las cifras insertas son, por supuesto, aproximadas; el número varía, de una semana a otra, a causa de los accidentes, aparatos dados de baja por defectos de diseño o de construcción, cuyo conocimiento no se logra hasta después de tener los aparatos en servicio. Por ejemplo, con los *Martin bombers* ocurrió algo anormal y estuvieron sin volar algún tiempo. A pequeñas velocidades se registraba en la cola una vibración que hacía temer produjese una fatiga del metal, con la consiguiente fractura. Esto ha sido resuelto parcial, pero no totalmente, en los nuevos aparatos, mediante la adopción de «cejas» que han reducido la velocidad de los aviones en varias millas por hora. Queda así aclarado que cuando yo hablo de que la Fuerza Aérea tiene 165 aviones, incluyo muchos que no siempre están disponibles.

Para volar este material antiguo y moderno, sin faltas y con ellas, existen en Aviación actualmente unos 350 oficiales de la escala activa, 140 de la de reserva, 130 cadetes de Aviación y 15 pilotos alistados. Total, 635 pilotos. Una gran parte de ellos no tienen bastante tiempo disponible para volar y adquirir práctica en su profesión. En primer lugar, no hay casi bastantes aviones para que puedan volar; y en segundo lugar, los jefes mismos se encuentran con limitaciones para volar a causa de otras obligaciones de trabajo personal, papeleo y expedienteo general del Ejército. Los jefes son, en la práctica, escritores glorificados, que invierten las horas de su jornada de trabajo en las oficinas, estudiando y despachando resmas de informes. Los aeroplanos están poco trabajados, en relación con las normas comerciales, mientras que los lapiceros, plumas y máquinas de escribir, están excesivamente trabajados. Esta circunstancia—inevitable con el «estilo» actual de la milicia—explica en parte por qué la Aviación militar tuvo una actuación tan lamentable cuando trató de volar el Correo Aéreo o de bombardear al buque fugitivo *Mount Shasta*.

Como la Aviación Militar Independiente acaba justamente de nacer, puede parecer poco elegante el criticarla en hora tan temprana de su vida. Pero esta mezquina colección de aeroplanos nuevos y viejos y de pilotos nuevos y viejos, es TODA la fuerza de combate que el complicado Cuerpo de Aviación ha sido capaz de producir en quince años de mala administración militar, despilfarro de créditos, adquisición de material ineficaz, holgazaneo y rutinarismo acerca del asunto de la defensa nacional. Este paupérrimo principio de lo que esperamos con anhelo que llegue a ser un poder aéreo moderno, es lo mejor que el Ejército de Estados Unidos y su mentalidad colectiva han sido capaces de dar al contribuyente, que durante década y media ha venido lamentándose y pataleando ante el presupuesto de Defensa. Y hasta el punto en que mi previsión alcanza, el progreso de los quince años próximos, bajo la misma orientación rastrera y premiosa, se logrará con rapidez no mayor que la de los progresos ya realizados. Están a la tarea los mismos hombres, y en el Estado Mayor General y Cuerpo de Aviación siguen prevaleciendo los mismos puntos de vista ligados al terruño. Esto no quiere decir que los oficiales del Ejército no son inteligentes, porque, mentalmente, pueden compararse ventajosamente con los directores altos y bajos de los negocios civiles. Pero es que no se les permite ejercitar su inteligencia como oficiales de Aviación. El espíritu militar les obliga, colectivamente, a adherirse a un punto de vista que empuja el papel del poder aéreo en la guerra, y exalta hasta los cielos a la Infantería, como Reina de las Batallas. He aquí el error de la Aviación independiente y del Cuerpo de Aviación, y casi puede afirmarse que éste es su único error. Y sólo se corregirá divorciando el Aire del control de la gente de tierra.

Más de un oficial de alta graduación me ha dicho que algunos aviadores militares no habían recibido muy bien mi artículo anterior. Afirmaban estar satisfechos con la Aviación Independiente y que se le debe dar tiempo para actuar. Contesté yo que sólo actuará muy poquito mejor que la organización

precedente, porque se halla sometida a los mismos *handicaps* de carácter general, más el *handicap* adicional del mando fraccionado entre los servicios de material y entrenamiento (*Air Corps*) y el servicio de combate, o sea la Fuerza Aérea (*Air Force*).

El Cuerpo de Aviación (*Air Corps*) — incluyendo en primer término la Fuerza Aérea, que depende del general Andrews y el Ministerio de la Guerra, y en segundo término los Departamentos de Enseñanza, Administración, Material y Mecánica, que dependen del jefe del *Air Corps* y Ministerio de la Guerra — debe ser regido por un cerebro que conozca el asunto. Ahora depende de un cerebro: el del Ministerio de la Guerra, que prácticamente no entiende una palabra de los problemas del Aire!... Y debe ser mandado por un cerebro *aéreo*, con un espíritu en el que un grupo no tenga envidia del otro.

La eficacia de nuestra defensa nacional y la efectividad de nuestra defensa aérea están siendo comprometidas por la ignorancia y los prejuicios de los oficiales de tierra del Ministerio de la Guerra que ejercen el mando.

El experimento de la Fuerza Aérea Independiente, aunque constituye un paso balbuceante en el buen camino, no es nuevo ni original. Es simplemente una copia, ampliada, del plan británico descartado en 1917, cuando el general Trenchard tomó el mando de la Fuerza Aérea Independiente del Real Cuerpo de Aviación, a la cual le fué permitido, a partir de aquel momento, actuar con independencia del *Royal Flying Corps*. Este experimento británico, viejo de diez y ocho años, fué el que sugirió la idea a nuestro Estado Mayor General. Por supuesto, los ingleses no tardaron en avanzar desde aquel punto de partida, pues en abril de 1918 crearon la *Royal Air Force*.

Nosotros marchamos ahora diez y ocho años detrás de los ingleses en nuestra organización aeronáutica, y mi conclusión personal es que el Estado Mayor proyectó la *G. H. Q. Air Force*, principalmente, con fines de propaganda. Todas las demás naciones importantes tienen Fuerzas Aéreas, por lo cual pareció expeditivo *pretender* que nosotros tenemos también una Fuerza Aérea. En realidad, no tenemos nada de eso: tenemos 165 aviones modernos de combate y nada más. El hecho de que, después de todos los gastos realizados, no tengamos más que 165 aparatos modernos, constituye una acusación formidable contra los quince años de mando del Ministerio de la Guerra.

El caso es que la falta general de interior satisfacción en el Cuerpo de Aviación y los informes de los diferentes Comités han convencido, a la fuerza, al Ministerio de la Guerra de la necesidad de hacer *algo*, para que los ciudadanos se crean que están adecuadamente defendidos en el aire, aunque en realidad no lo estén. La actual *G. H. Q. Air Force* responde a esa necesidad. Suena muy bien cuanto leemos en la prensa acerca de ella, pero cuando se la analiza no muestra más que un aliento poderoso y muy pocos aeroplanos.

Teniendo la impresión de que en mi artículo precedente sobre la Fuerza Aérea no había ningún error fundamental, naturalmente, me asombraría yo de que todo hubiera parecido muy bien a aquellos jefes que tan seriamente tratan de discutir conmigo — probablemente para no ser acusados de traición a la Infantería, Caballería y Artillería —. Después de investigar encontré los puntos en que discrepamos: ellos tienen la filosofía del Ejército de tierra; son viejos militares que, después de haber tenido conciencia aeronáutica, piensan ahora, ante todo, en la seguridad. Y así ha salido todo.

La primera guerra mundial estableció una moral real y una fe en el futuro del poder aéreo en las mentes de los hombres de aquel tiempo, lo mismo que los más jóvenes que se incorporaron a la nueva Arma. En su entusiasmo, comenzaron a decir a todo el mundo lo que podrían hacer y lo que valían. Para pro-

bar algo de ello hundieron los buques de guerra alemanes cerca del cabo Hatteras, cuando la Marina de guerra, casi como un solo hombre, decía que ello era imposible. Después, tendiendo la vista alrededor del mundo y viendo que por doquier el poder aéreo estaba separado del Mando terrestre, se atrevieron a insinuar que tal vez el Cuerpo de Aviación estaría mejor si se suprimiese su dependencia del Ministerio de la Guerra. Entonces fué cuando empezaron a pasar cosas. Las interjecciones despectivas del Estado Mayor General entraron en acción para frustrar aquella amenaza creciente al Mando terrestre. Después del asesinato del general William Mitchell y la deportación del comandante — hoy teniente coronel — Arnold a Santa Elena y otros puntos occidentales, los oficiales del Cuerpo de Aviación se hicieron partidarios de la seguridad. Habían aprendido que producirse en favor del poder aéreo era una invitación a ser separados del servicio o postergados para el ascenso. Pero esto no es todo.

En un período profesionalmente crítico de sus vidas, se les había convencido a la fuerza de que para progresar un solo paso en el Ejército o en el Cuerpo de Aviación Militar debían aprobar los cursos de la Escuela de Mando y Estado Mayor en Fort Leavenworth, Kansas. De no hacer esto no tenían probabilidad alguna de seguir ascendiendo en el Ejército o en Aviación Militar. Tal era — y sigue siendo — la norma.

Actualmente, esta escuela es exclusivamente una escuela terrestre. Aun en la Escuela Táctica de Aviación Militar descubre con sorpresa el oficial que, además de aprender la táctica de la Fuerza Aérea y su empleo estratégico, ¡tiene que invertir diariamente casi el 40 por 100 de su tiempo en aprender a ser un oficial de tierra, educado para mandar tropas de tierra! Se le prepara a ser un oficial de Aviación, pero además se le atiborra de conocimientos que le permitirán llegar a ser alumno en la Escuela de Mando y Estado Mayor, cuyos cursos se refieren casi exclusivamente a los servicios terrestres y empleo de los ejércitos terrestres.

En Leavenworth, por ejemplo, aprende solamente lo que es el Estado Mayor General y *el modo de poder enchufarse en él*. Por lo que se refiere al empleo de la fuerza aérea, tanto le valdría seguir un curso de criminología en la Penitenciaría inmediata. En efecto, si hubiese sido condenado a una tranquila celda de Leavenworth, hubiera podido llegar a ser un mejor oficial de Aviación; porque careciendo de distracciones, tendría tiempo sobrado para meditar sobre el poder aéreo, y tal vez podría salir en libertad con algunas ideas aeronáuticas progresivas. Pero en su situación actual, se mete en el curso terrestre, aprende de las papeletas y consigue el empleo. La cosa más importante que se le ha inculcado, es que la Infantería es la Reina de las Batallas, ¡y que Dios le valga a él y a su carrera si osare discutirlo o siquiera aparentase ponerlo en duda!... ¿Puede, por consiguiente, asombrar a alguien el que estos jefes no admitan el estar de acuerdo conmigo?

Con el presente estado de cosas, recomendado por el Comité Baker que nombró el Ministerio de la Guerra, el Cuerpo de Aviación Militar y la Fuerza Aérea están separados, aunque ambos dependen del mando del Estado Mayor General, que es una organización *de tierra* con unos pocos oficiales de Aviación como asesores. Todo el tinglado está gobernado por oficiales cuyo trabajo cotidiano es en tierra y nada más que en tierra; muchos de ellos no han subido nunca en aeroplano, y apenas si alguno que otro es piloto.

Ahora, la única fuerza combatiente aérea es la Fuerza Aérea, y se halla al mando de un general de brigada. No tiene realmente un mando indiscutido sobre ella, ya que la instrucción de dichas fuerzas y la provisión de material de las mismas, son asuntos que dependen exclusivamente del Cuerpo de Aviación.

¡Y éste está mandado por un Mayor General, que puede decir al general de brigada que se retire, se sienta o que no hable fuerte en la clase! Así nos encontramos con el hecho pintoresco de que la instrucción y el equipo son considerados como algo mucho más importante que la lucha aérea, para la cual se ha constituido en realidad toda la potencia aérea. Después de todo, la provisión de material es asunto de un oficial de almacén, que puede saber o no saber una palabra de lo que es el combate aéreo. Desde luego, las cuestiones de instrucción y material son importantes. Pero ¿qué especie de razonamiento puede conducir a sostener que la instrucción y el material son más importantes y requieren el mando de un oficial de superior categoría que el que dirige el empleo de la Fuerza Aérea en campaña? En efecto, yo no veo otra razón que la envidia de los oficiales terrestres del Estado Mayor General, para que el general de brigada Frank M. Andrews, que manda la Aviación Independiente, no sea Mayor General. Al menos, así sería de igual categoría que el jefe de la instrucción y el material.

El comandante de la Fuerza Aérea Independiente no dispone de terrenos de maniobra propios; ha de utilizar los que dependen y pertenecen al Cuerpo de Aviación. Manda una Fuerza Aérea mientras se halla en el aire, pero no tiene jurisdicción sobre ella cuando está en sus bases terrestres. ¿Se ha visto jamás semejante desgobierno? Al parecer, esto se planeó a fin de mantener la Fuerza Aérea bajo el control del Ejército de tierra, y para estorbar sus movimientos si alguna vez iban éstos contra la política del Ejército de tierra. Por ejemplo, se ha considerado conveniente organizar este invierno un desfile de las Fuerzas Aéreas en La Florida. Se reunirán unos 135 aparatos modernos en las maniobras. Pero para efectuar esta insignificante concentración de aviones combatientes, han sido precisas varias semanas de intensivo trabajo de Estado Mayor para tratar de coordinar la actuación de la Fuerza Aérea con la de los servicios terrestres del Cuerpo de Aviación.

Yo estoy convencido de que el mando actual del Departamento de Guerra y el mando fraccionado dentro de la misma Aviación, no ha de redundar en beneficio de la defensa nacional.

El progreso de la Aviación ha cristalizado en la asignación de objetivos muy alejados del alcance de ninguna de las fuerzas

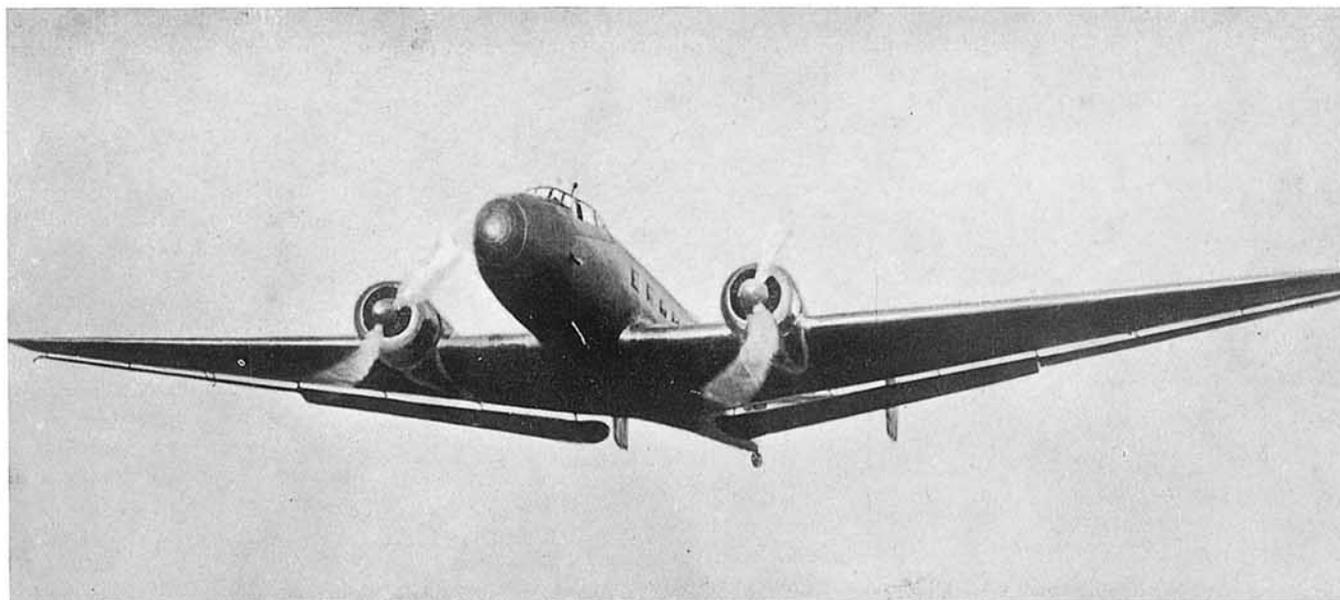
terrestres existentes. Del lado naval, la Aviación ha suplantado en parte al poder naval en el mar, y ha permitido encomendar a la Aviación con bases terrestres la ejecución de muchas misiones que hasta ayer mismo sólo podían ser ejecutadas por la Marina, como, por ejemplo, el bombardeo de fuerzas navales alejadas de nuestras costas.

La Aviación tiene que cumplir estos nuevos y extensos cometidos de defensa, lo mismo que cooperar con esas operaciones terrestres a las que los oficiales de tierra dan tan decisiva importancia.

Si el Ejército ha de retener el mando de la Aviación, es lógico preguntar cuánta Aviación es necesaria en los Estados Unidos para asegurar una defensa aérea adecuada. Es obvio que para una pura defensa aérea, nuestra Fuerza Aérea no ha de guardar en su tamaño relación alguna con los efectivos de las fuerzas terrestres. Y todavía, como resultado de que el Cuerpo de Aviación sea una parte del Ejército, sus créditos están limitados por el carácter de créditos del Ejército, con vistas a que el Aire sea una fracción, equilibrada, de la organización de tierra.

Existe una razonable y pública demanda en el sentido de que se cree una primera línea de defensa, tal como el Cuerpo de Aviación. Parece menos razonable comprometer nuestra defensa nacional restringiendo su desarrollo a una pequeña porción de las consignaciones del Departamento de Guerra. Si la Aviación Independiente puede considerarse razonablemente como una parte de las fuerzas terrestres equilibradas, entonces tal vez el Estado Mayor General ¿querrá decirnos *cuál es la unidad de medida* por la cual el número de aviones para la defensa aérea se mide en unidades de Infantería, Caballería y Artillería? ¿Cuál es la respuesta?

Yo entiendo que existe un camino, y sólo uno, para salir de este turbio cenagal de ideas de tierra: formar un Ministerio del Aire, con su propio ministro del Aire, responsable solamente ante el Presidente de la Nación. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos debe ser equiparada con el Ejército y la Marina, permitiéndose el desarrollo de nuestra defensa aérea como mejor convenga a nuestra defensa nacional. Solamente cuando se haga esto, se habrá dado un primer paso en el camino de las medidas de seguridad para nuestro país.



El moderno avión bimotor alemán de transporte rápido (velocidad de crucero, 340 kilómetros por hora), *Junkers «Ju 86»*, provisto de la doble ala Junkers y capaz para diez viajeros con equipaje. Algunos aviones de este tipo han sido equipados con motores *Jumo* de aceite pesado.