

## El poder aéreo en las dos guerras mundiales y en la hipotética “Universal número 2”

Por TOMAS DE MARTIN-BARBADILLO

La nueva lectura detenida de los informes (y muy especialmente el número 3) del Comandante general de las AAF al Secretario de Guerra de los Estados Unidos, y asimismo el estudio de la conferencia del Mariscal de la RAF, Tedder, tan interesantes, han sugerido al firmante el trabajo que pasa a desarrollar, y que estima de actualidad permanente.

Los juicios de Arnold y Tedder, máximas autoridades aliadas en la pasada guerra, contienen enseñanzas dignas de exposición y comentario.

Comprende el presente estudio tres puntos principales: Guerra Mundial 1914-18, en su aspecto aéreo; Guerra Universal 1939-45 y la que hipotéticamente llamaremos “Guerra Universal número 2”, recogiendo en este último epígra-

fe las enseñanzas de las anteriores y perspectivas lógicas de ambas derivadas.

### Guerra mundial 1914-18.

La presente generación ha despreciado, un tanto injustamente, las enseñanzas derivadas de la Guerra Mundial en su faceta aérea, entendiendo que en la misma el Arma aérea careció, todavía, de toda aplicación interesante.

La realidad no es exactamente esa, y lo que ocurrió fué que al Arma aérea no le faltó intensidad ni doctrina de empleo, sino, sencillamente, “capacidad ofensiva”.

Aunque, como es sabido, España en Marruecos, y los italianos en Trípoli, utilizaron en forma embrionaria la Aviación en misiones militares, hasta el 14-18 no se inició de una manera

sistemática e intensa la actuación del Arma aérea, que si tuvo su desarrollo preferente en misiones de cooperación (la posteriormente llamada Aviación táctica), es muy cierto que allá por los años 17 y 18 se efectuaron tímidos ensayos de Aviación estratégica, surgiendo como Arma aérea independiente el Royal Flying Corps y la 1.ª División aérea francesa y escuadras alemanas—en número de ocho a fines de la guerra, con 27 escuadrillas—, que operaron contra puntos sensibles y objetivos militares y demográficos bastante a retaguardía, aunque por insuficiencia técnica del material no pudieron soñar en una intervención decisiva con su actuación, heroica y sistemática.

Pero quede sentado que en los finales de la Guerra Mundial, ya el concepto de Aviación estratégica, aunque modesto, forzosamente, en sus efectos, había surgido positivamente.

Y decimos modesto, porque bastará observar que en más de cuatro años de guerra la Aviación alemana lanzó un total de 27.000 toneladas de bombas, o sea, menos de la mitad del tonelaje de explosivos que en la pasada Guerra Universal recibió solamente la ciudad de Berlín y unas noventa veces menos del tonelaje de bombas lanzado sobre Europa por las AAF americanas y RAF británica, que arrojaron unos 2.500.000 toneladas de bombas.

El material de los comienzos de la Guerra Mundial lo constituían, en general, monoplanos y biplanos, mono, bi y tripulados de 80 a 150 HP., 100 kilómetros por hora de crucero y autonomía del orden de los 500 kilómetros, capaces de llevar como máximo un centenar de kilos de bombas primitivas o proyectiles artillados. A fines del 18, los aparatos de caza más rápidos ("Spad", francés, y "Fokker" D-VII, alemán) alcanzaban una máxima de 220, con techo de unos 8.000 metros y dos ametralladoras sincronizadas tirando a través de la hélice. Como bombardero ultrapesado, Inglaterra tenía a punto en noviembre de 1918 (el día 11 se firmó el armisticio), con destino, por cierto, al bombardeo de Berlín, el biplano "Handley Page", HP-1.500, accionado por cuatro "Rolls-Royce" de 320 HP., capaz de mantener durante siete a ocho horas una velocidad de crucero de 140 con unos 800 kilos de bombas. Esta máquina ya constituía una base de Aviación estratégica. Por su parte, Alemania, que a fines de la guerra estableció diversos tipos de aparatos gigantes, había construido el avión más poderoso de aquella contienda: el "Siemens-Schuckert" R-VIII,

hexamotor de 1.800 HP., 17 toneladas a máxima carga y capaz de mantener un crucero de 125 durante ocho horas.

Hasta aquí algunos datos de material. En cuanto al esfuerzo bélico aeronáutico, Francia poseía en 1918 una Aviación militar con efectivos de 150.000 hombres, y su industria ocupaba 186.000 obreros, habiendo construido durante los cuatro años unos 50.000 aviones; Alemania construyó 48.000 aparatos y 41.000 motores, y todos los bélgierantes, unos 200.000 aviones y 250.000 motores, con un gasto global del orden de los 40.000 millones de francos-oro.

Como puede comprenderse, tanto el esfuerzo como el desarrollo técnico del Arma aérea en la Guerra Mundial 1914-18 no pueden calificarse de despreciables...

Lo que sí puede afirmarse es que tanto por capacidad destructora como por número, el Arma aérea aún no podía influir decisivamente en el desarrollo de los acontecimientos.

#### Guerra Universal 1939-45.

Debe citarse la plena coincidencia de juicios de Arnold y Tedder en cuanto al papel del Poder Aéreo en la guerra moderna, que, con toda justicia, reputan de decisivo. Sin supremacía aérea—verdad evidente—, ni el Ejército, ni la Marina, ni la gran industria, ni la población civil, pueden, no ya ganar una guerra y laborar en paz, respectivamente, sino ni siquiera subsistir. En tanto Alemania y Japón disfrutaron la supremacía aérea, cosecharon victorias extraordinarias; y conforme fué pasando aquélla al bando contrario, se volvieron las tornas, hasta el hundimiento sin precedentes de dos colosos desde el punto de vista militar, que al finalizar la guerra en Occidente y Oriente, respectivamente, poseían aún masas de millones de combatientes, incapacitados para toda acción fructífera merced al poder aéreo enemigo.

Examinemos—muy a la ligera, porque otra cosa no cabría en un trabajo de esta índole— los más interesantes aspectos de la actividad aérea durante la Guerra Universal número 1.

*Acción decisiva del Arma aérea mediante enorme intensificación e innovaciones en la doctrina de empleo.*—A través de la guerra se fué agigantando el papel del poder aéreo, que se inició por Alemania en septiembre del 39 mediante utilización revolucionaria de una Aviación táctica de monstruosa potencia; pero sin salirse del marco clásico de Aviación de coopera-

ción, salvo en el caso de la batalla de Inglaterra (segundo semestre de 1940), en que, por excederse de su marco y pretender con los mono y bimotores vencedores en el Continente reducir a Inglaterra, surgió el fracaso, tanto por falta de capacidad ofensiva de los tipos "Heinkel", "Dornier", "Messerschmitt", "Junkers", etcétera, como por el heroísmo, pericia y bondad del material de la caza inglesa, alertada por el "radar", que en su conjunto obligaron a Goering a sustituir la táctica de ataque de masas diurno por la acción nocturna, entonces harto imprecisa en sus efectos destructores.

Si Alemania, con su Luftwaffe, aplastó en 1939-40 a Polonia, Noruega, Bélgica, Holanda y Francia, y el 41 a Yugoslavia y Grecia, debióse, en primer término, al gran potencial de material moderno de Aviación táctica acumulado, frente a una Europa casi inerme en el aire, y además, al empleo revolucionario del Arma aérea, con utilización intensiva del "Stuka" y acompañamiento y protección constante por la Aviación de asalto a las columnas motorizadas, que, sin enemigo en el aire y contra fuerzas terrestres desorientadas, metían cuñas y flechas rapidísimas y mortales en el corazón del país adversario.

Siguiendo la alusión a la Aviación táctica, tanto las AAF americanas como la RAF británica, en los dos años de triunfos alemanes aprendieron mucho, y por su parte construyeron un material y adaptaron un modo de empleo de la Aviación táctica que, en cuanto a material, por tratarse de aparatos más perfectos que los alemanes (en su casi totalidad de tipos del 36-39, en tanto que los aliados construían del 40 al 43), y por llegarse a concentraciones realmente gigantescas, superaron en su conjunto a la Luftwaffe en Occidente y al Arma aérea del Mikado en el Pacífico.

La táctica aliada consistía, una vez lograda la supremacía hacia mediados del 43, en el bloqueo y aislamiento del sector de operaciones mediante "inundación" por parte de las Fuerzas tácticas, que con sus caza-bombarderos, bombarderos medios y en picado y otros tipos de asalto, a más de tomar parte en el combate, cortaban toda comunicación entre la retaguardia y el campo de batalla, impidiendo la llegada de refuerzos y pertrechos, evacuación de heridos, etc., etc., con lo que el enemigo quedaba prácticamente bloqueado y atado de pies y manos. Esta táctica culminó el verano del 44 en la invasión del Continente, batalla de Norman-

día y de Francia, con la revolucionaria intervención de los lanzacohetes, que, instalados en los cazas "Thunderbolt", "Mustang", "Spiffire" y destructores "Lightning" y "Beaufighter", operaban sobre los objetivos terrestres, aniquilando tanques, fortines, columnas en marcha y sembrando el desconcierto y la muerte por doquier.

En cuanto a la Aviación estratégica, de expansión decisiva en la Guerra Universal número 1, puestos de acuerdo el Bomber Command de la RAF con la 8.<sup>a</sup> Fuerza aérea de las AAF, y en posesión de un espléndido material moderno, en su casi totalidad de aparatos tetramotores ("Halifax", "Stirling", "Lancaster", por el lado inglés; "Flying-Fortress", "Liberator", americanos), se inició desde Inglaterra, y más tarde también desde África, Italia y los Balcanes, la "ofensiva ininterrumpida". En operaciones nocturnas la RAF, y preferentemente diurnas la 8.<sup>a</sup> Fuerza aérea, esta última con acompañamiento de cazas y destructores de gran autonomía, en menos de tres años pulverizaron literalmente las ciudades, fábricas, comunicaciones, refinerías de combustible y demás objetivos del III Reich, llevando con ello aparejada la decisión de la guerra.

Proclama Arnold en su informe número 3 que en los finales de la guerra, tanto en Occidente como en el Pacífico, tendían a confundirse la acción de la Aviación táctica y la estratégica, puesto que esta última se utilizaba también en misiones de índole táctica, en tanto que la primera, dotada de material con capacidad de hasta dos toneladas de bombas, alargaba su acción a retaguardia, más allá del campo de batalla y dentro de la esfera de acción de la Aviación estratégica.

Dos palabras respecto a la intervención del Arma aérea en la guerra en el mar.

Alemania utilizó con gran éxito el ataque a convoyes por "Stukas", y luego bi y tetramotores ("He-111" y "Fw-200"), preferentemente en el Atlántico, y luego, con Italia, en el Mediterráneo, también con positivo éxito.

El ataque por bombardeo horizontal a gran altura de poderosas unidades acorazadas culminó en la revolucionaria destrucción del acorazado italiano "Roma" y el alemán "Von Tirpitz", ambos muy protegidos, tenidos por invulnerables a la bomba aérea. En cuanto a Aviación embarcada, se logró utilizar a bordo de portaviones, tanto la caza extra-rápida como bimot-

tores de bombardeo medio, y ello, unido a la actuación revolucionaria de los aviones torpederos (que hundieron cierto número de unidades de línea, inutilizando otras muchas), ofrece la fisonomía de esta faceta de la guerra aérea en la pasada universal.

En la campaña antisubmarina los anglosajones lograron vencer este peligro mortal saturando el Atlántico de aviones e hidros, que, merced al "radar", localizaban, y en parte destruían, los submarinos alemanes.

*Nacimiento de la "Aviación de reacción".—*

Defendemos la no impropiedad del calificativo Aviación de reacción, puesto que tanto los fenómenos de compresibilidad que surgen a velocidades de aproximadamente 800 kilómetros-hora, como la inminencia de alcanzarse velocidades sónicas, con tendencia a las hipersónicas y el vuelo francamente estratosférico, características todas de la utilización de turbinas y turbo reactores, van a desembocar en innovaciones tan revolucionarias, que bien puede pensarse que están haciendo una nueva forma de Aviación: la "Aviación de reacción".

La famosa turbina a gas de "Goblin"; la americana de la "General Electric" y las célebres y magníficas turbinas "Welland", "Derwent" y "Nene", de "Rolls-Royce", y los turbo reactores alemanes "Junker", "Jumo-004", "Heinkel", "Argus", etc., han permitido rozar los 1.000 kilómetros por hora, superar los 15.000 metros de altura, con velocidades ascensionales enormes, y una aptitud plena (que el grupo clásico motor-hélice no posee) para el vuelo normal estratosférico.

Tanto en el aspecto civil como en el militar, el perfeccionamiento de la "Aviación de reacción" está lleno de promesas y preñado de realizaciones revolucionarias inmediatas.

*Utilización intensiva de paracaidistas, fuerzas aerotransportadas y práctica del desembarco aéreo.*—He aquí otra innovación sensacional de la pasada guerra. Primero Alemania, en Noruega, Holanda, Creta (primera operación de gran estilo de paracaidistas, fuerzas transportadas y remolcadas por vía aérea), y los aliados en Sicilia, Normandía (segunda operación de gran envergadura) y márgenes del Rin; esta última la operación más importante de la Historia, con éxito en margen izquierda y fracaso en Arnheim, por lanzarse efectivos insuficientes a retaguardia, que en gran parte fueron aniquilados por la reacción alemana. En esta serie de

operaciones se demostró la utilidad, y en ciertos casos necesidad, del desembarco aéreo, táctica que ha entrado por la puerta grande en la historia de las aplicaciones del Arma aérea.

El aerotransporte de hombres y pertrechos también alcanzó gran intensidad en la pasada guerra en ambos bandos beligerantes.

*Primera utilización de armas-cohete (V-1 y 2).*—La primera versión de la bomba-cohete (V-1) presenta escaso interés, por tratarse de un artefacto añado que se desplaza a velocidades del orden de los 500 kilómetros-hora y a 1.000 metros, poco más o menos, de altura, con autonomía de unos 300 kilómetros e imprecisión muy grande en orden a cubrir objetivo concreto, lo que la hace, por un lado, muy vulnerable, y por otro, de escaso rendimiento militar. Versiones futuras, mucho más perfectas, acaso tuvieran interés.



*Vista fotográfica del centro de explosión de la segunda bomba atómica lanzada en Bikini. La explosión se inició con la aparición de una serie de círculos concéntricos, con temperatura de millones de grados. Esta fotografía fué tomada desde aviones radio-dirigidos que volaron a más de 15.000 pies de altura sobre el lugar de la explosión.*

En cuanto al proyectil-cohete V-2, con sus cerca de 13 toneladas de peso total, de ellas una de alto explosivo, velocidad de 4.800 kilómetros-hora, altura de navegación lindante a los 100 kilómetros y autonomía de casi 400, es un arma terrible, que ya, en manos americanas, ha superado los 178 kilómetros de altura, y que podrá ser dotada de un millar de kilómetros de autonomía, siendo de advertir que si no obtuvo resultados decisivos en otoño del 44, debióse a su utilización en grado infinitamente menor del previsto y cuando ya la guerra estaba totalmente perdida. Sus posibilidades futuras son enormes, y así lo proclama Arnold en su informe, siendo aún superior su coeficiente de invulnerabilidad.



*El arma atómica.*—Verdadera arma infrahumana, de apocalípticos efectos, aún en su más tierna infancia, ya amenaza a la Humanidad en grado superior a la suma de todo lo conocido.

En Hiroshima, una superfortaleza "B-29" lanzó un artefacto primitivo de unos 4.000 kilos de peso, al parecer, causando 78.000 muertos y más de 200.000 heridos y enfermos y arrasando más de seis kilómetros cuadrados de esta ciudad de 400.000 habitantes. Poco después, en Nagasaki, hubo sobre 80.000 muertos, heridos y desaparecidos y una destrucción inferior a la anterior.

En Bikini, el verano de 1946, se hicieron dos ensayos sobre flotas de guerra, demostrándose, según informes del Estado Mayor de la Armada americana, los graves efectos que la bomba atómica causa en los buques de línea (el "Nagato", japonés; "Nueva York" y otros vanquis, y portaviones "Saratoga", se hundieron, resultando otra veintena de buques averiados), agravados por la persistencia a bordo de la radioactividad, que imposibilitaría la permanencia de tripulaciones en cierto tiempo, y caso de haber estado tripulados los buques, aquéllas hubieran sufrido gravísimas pérdidas.

Debe advertirse que nos hallamos en la primera infancia de este arma apocalíptica.

*El "radar".*—Tanto para la localización de aviones hasta más de 200 kilómetros del objetivo, como a fines navales, artilleros, de navegación aérea, despegue y toma de tierra sin visibilidad, y bombardeo de precisión por encima de nubes o niebla, se ha revelado el "radar" como un invento de tal categoría, que los aliados habrán de reconocer que en gran parte le deben la victoria, pues sin el "radar" la RAF no hubiera vencido en la batalla de Inglaterra, ni la campaña submarina alemana hubiera sido dominada; sin entrar en otros muchos detalles de cooperación decisiva de este invento.

**La Guerra Universal número 2, ¿se parecerá a la número 1?**

Pese al abrumador cansancio y cosecha ubérrima de desastres y luto que ha traído la guerra anterior, desdichadamente, y aunque se pretendan inyectar dosis de optimismo, es evidente que el mundo recela mucho y aprecia con pavor la perspectiva de otra posible guerra, que no habría de ser circunscrita a uno de los dos colosales vencedores de la anterior contra una potencia mediana o pequeña; pues, una de dos, o esta potencia se hallaba en la esfera de acción del coloso aludido, en cuyo caso, sencillamente,

sin guerra, la haría suya (tal está haciendo Rusia en la Europa oriental), o pertenecía a la esfera de influencia del otro coloso, que, como es lógico, no toleraría perder este peón de su juego, y surgiría el "casus belli". Por tanto, es harto improbable la hipótesis de guerra de uno



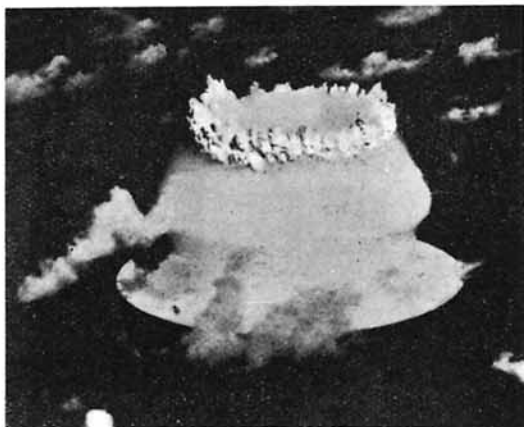
*Fotografía de la explosión de la primera bomba atómica lanzada sobre Bikini el 1 de julio de 1946, y que explotó en el aire. A pesar de ello fueron hundidos varios barcos por efecto de la explosión y dejó otros (que han tenido que ser hundidos más tarde) sometidos a fenómenos de radioactividad, pero que no causó tantos daños como la explosión submarina de la segunda bomba, lanzada el 25 de julio. El resplandor de la explosión produjo una luz mil veces superior a la del Sol.*

de los dos grandes países triunfadores de esta última, en Occidente y Oriente, contra un pueblo inerte (ejemplo, Rusia contra Finlandia en la pasada guerra), que, en todo caso, carecería de interés militar.

No es admisible que la Guerra Universal número 2 sea semejante a la anterior; en primer término, por la imposibilidad de que los factores y circunstancias de potencial humano, armamento, preparación militar, y circunstancias políticas, económicas, etc., que dan por resultante la manera de ser de una guerra, se repitan exactamente dos veces consecutivas.

Pero—y tanto Arnold como Tedder así lo proclaman—sería error gravísimo establecer como punto de partida para la guerra futura los medios y armas ofensivas de fines de la anterior, pues para ello haría falta que no mediara entre una y otra el lapso de paz inevitable, en cuyo período progresan y evolucionan ampliamente los citados medios ofensivos y defensivos. Compárese el material aéreo, por ejemplo, que se ha bosquejado del final de la Guerra Mundial y el presentado veintiún años después por Alemania en sus campañas de Europa.

Hay un factor que tiene hondamente preocupados a Arnold y Tedder, lógicamente, y es la certeza de que la llamada "tregua de los tres años", que permitió al Imperio británico—luchando con heroísmo ese tiempo—y a Estados



Otra vista de la explosión de la bomba atómica. Estas fotografías fueron obtenidas por "Fortalezas" radio-dirigidas desde aviones "B-17". De esta forma se consiguió registrar con toda minuciosidad los detalles de este novísimo bombardeo sin que se perdiese ninguno de los aviones que tomaron parte en esta misión. En los bordes de la especie de hongo formado por los gases y vapores se observa cierto número de barcos que fueron hundidos o gravemente averiados por la explosión.

Unidos el gigantesco rearme de todos conocido, no volverá a darse jamás. Y sin esa "tregua" la guerra no hubiera podido ganarse nunca.

De donde se deduce la necesidad de adelantarse a los acontecimientos poseyendo un poder aéreo, industria, laboratorios, etc., de técnica muy por delante de la en boga en cualquier momento histórico, conociendo por un Servicio de Información despiertísimo tanto las intenciones posibles de un hipotético adversario como sus puntos débiles, así estratégicos como económicos.

#### Previsiones para un futuro próximo: ¿Guerra Universal número 2?

Estas previsiones podían abarcar un inmediato porvenir de una década o menos, pues ha de reconocerse que toda cábala a veinte o veinticinco años plazo escaparía a las previsiones un poco lógicas.

Teme Arnold, y con razón, que la nueva guerra surja sin anuncio previo; algo así como el famoso "rayo en el cielo azul" que temían los ingleses antes de 1914.

El efecto de sorpresa ha de buscarse con fines de decisión fulminante, merced al empleo de las armas terribles que se han bosquejado en la Guerra Universal núm. 1. De ahí la necesidad de vivir muy alertas y tener perfectamente a punto el dispositivo ofensivo-defensivo de cada país.

Veamos, siguiendo el orden establecido al examinar la pasada guerra, algunas previsiones de cómo podría ser la temida Guerra Universal número 2.

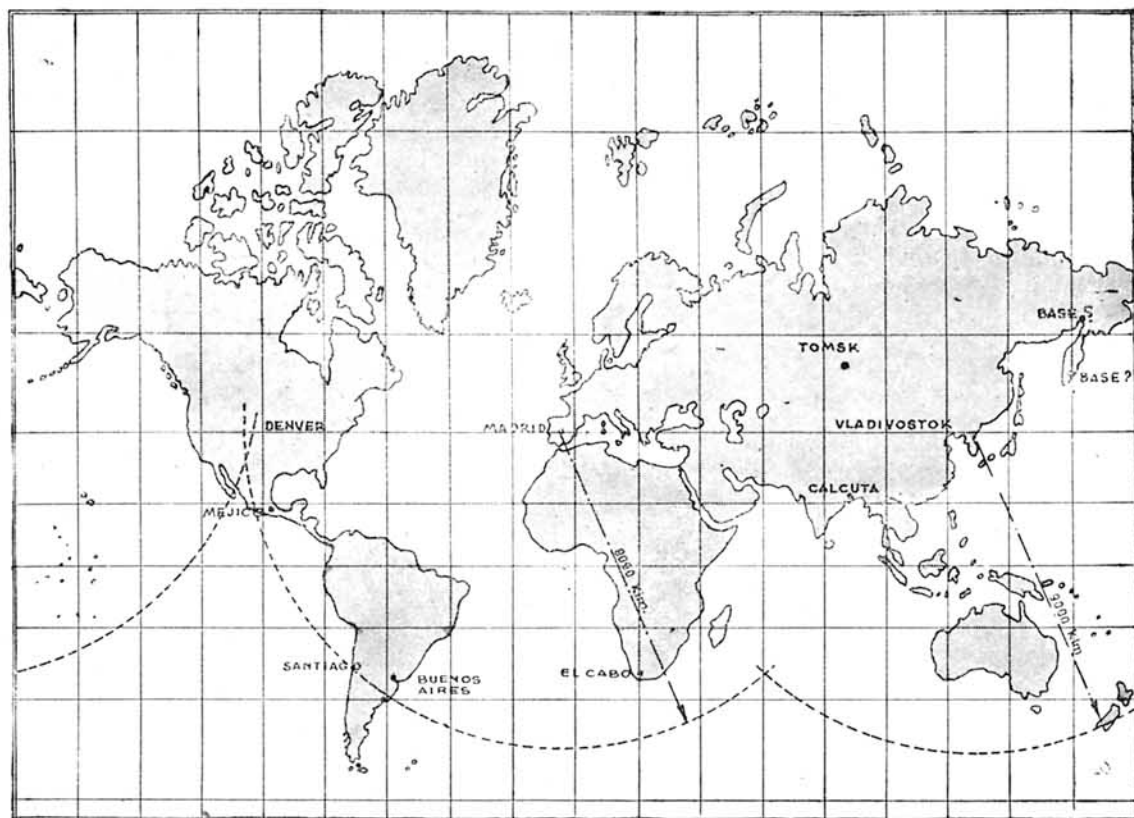
*Expansión del Arma Aérea. (Aviación de reacción; aviones teledirigidos).*—Vamos a concretarnos a la Aviación estratégica, puesto que ella sería la encargada de esos golpes iniciales por sorpresa, de efectos resolutivos.

Son de prever enormes tonelajes en aparatos de vuelo estratosférico, y no es fantasía establecer un tipo de estratonave super-armada y blindada en sus partes vitales del orden de las 180-200 toneladas, que con 25 toneladas de explosivos (ya ortodoxos, ya atómicos), altura de utilización de 20.000 metros, velocidad de crucero superior a 1.000 kilómetros-hora y autonomía del orden de los 20.000 kilómetros (ya un "B-29" ha recorrido 18.000 sin escalas, y el coloso yanqui "XB-36" tiene unos 16.000 de autonomía), puedan transportar dos bombas de 12,5 toneladas, o muchas docenas de millares de bombas incendiarias, bastando una flota de

200 unidades para transportar 5.000 toneladas de agresivos en un solo servicio.

Si tratamos de transporte del proyectil atómico, ese tipo de estratonave cargaría seis bombas de unos 4.000 kilos (peso aproximado de la de Hiroshima), y, por tanto, las 200 unidades llevarían 1.200 bombas atómicas, que lanzadas sobre unos centenares de objetivos, juiciosamente elegidos (los vitales para el desarrollo de la guerra), aniquilarían totalmente el potencial funda-

*Expansión de las fuerzas aeotransportadas.*— Son de prever dos aspectos de utilización de estos servicios. En operaciones de "Comandos aéreos", destinadas a inquietar al adversario, obligándole a distraer fuerzas, y verdaderos Ejércitos Aerotransportados, compuestos de cierto número de Cuerpos de Ejército, que lanzados en la profunda retaguardia, buscarán la consecución de efectos decisivos, amparándose en la sorpresa del enemigo.



*En el croquis se aprecia que si esa gran Potencia contara en la Península Ibérica con bases aéreas bien dispersas..., tendría bajo su acción toda Africa, América del Sur, América Central y Méjico, dos tercios de Estados Unidos y una buena porción de Canadá.*

mental de uno o varios países, desde el punto de vista bélico.

Esta Aviación, probablemente, sería de reacción, y es de prever a su vez la reacción anti-aeronáutica del posible agredido, utilizando caza de reacción, aviones-cohetes tripulados y teledirigidos al estilo del tipo alemán "Viper", tripulado, o del "X-4", proyectil-cohete de reacción, ingenios bastante eficaces a alturas de 10 ó 15.000 metros, e ignoramos si también sea en plena estratosfera.

*Expansión de las Armas V.*—El "V-2" y derivados muy perfeccionados, con velocidades de seis o siete veces la del sonido, bastantes miles de kilómetros de autonomía, con precisión suficiente para actuar sobre grandes blancos, y siendo portadores del proyectil atómico. He aquí un arma capaz de lograr efectos terribles y, según Arnold, por ahora, imposible de contrabatiir.

El tipo de estratonave anteriormente descrito sería muy apto para transportar una de estas "V-2", perfeccionada, y lanzarla a muchos cen-

tenares de kilómetros del objetivo, desde 20.000 metros de altura, e incluso más allá de las fronteras del país atacado, con casi impunidad e incremento del coeficiente de utilización de este Arma. Arnold, en su informe núm. 3, anuncia también este procedimiento de lanzamiento del "V-2".

*Expansión del Arma atómica.*—Estando en la primera infancia de este arma, cabe pensar que en unos pocos años su perfeccionamiento, desdichadamente, desemboque en una eficacia incomparablemente superior a los primeros artefactos embrionarios ya utilizados.

Se dice que Estados Unidos construye ya bombas atómicas de un efecto diez veces superior a la de Hiroshima.

*Rayos cósmicos u otro ingenio nuevo de destrucción, hoy imprevisible.*—Se insiste en que Rusia trabaja con ahínco en este sentido, y en un decenio es natural que surja algún arma nueva que hoy no cabe imaginar.

#### Panorama de la Guerra Universal número 2. (Aviación estratégica).

En el croquis que se acompaña hemos precisado un poco la autonomía de una flota de estratonaves del estilo de la bosquejada, que estuviera en poder de una gran Potencia de la Europa oriental, cuyo nombre no precisa citarse y que dispusiera ya del Arma atómica.

En el croquis se aprecia que si esa gran Po-

tencia contara en la Península Ibérica (y ello debiera hacer reflexionar a muchos de los que de fronteras afuera anhelan la perdición de España) con bases aéreas bien dispersas, con instalaciones subterráneas donde cobijara un par de centenares de estratonaves, tendría—en servicios de 20.000 kilómetros en unas dieciocho horas de ausencia—bajo su acción toda Africa, América del Sur, incluyendo Buenos Aires y Santiago de Chile (al sur de estas grandes urbes no existen objetivos realmente vitales), América Central y Méjico; dos tercios de Estados Unidos y una buena porción de Canadá.

Si este mismo coloso oriental tuviera situada por Vladivostok otra flota análoga a la de la Península Ibérica, con aquélla y ésta dominaría toda Europa, toda Asia, Insulindia, Australia, Nueva Zelanda, Tahití, Islas Marquesas, Haway, y situando una tercera flota de estratonaves en el nordeste de Siberia, en Kamchatka, y a la altura del paralelo 60 (véase el croquis), enlazarían en su acción con la flota de la Península Ibérica, cubriendo con exceso otra porción del Pacífico, el resto de los Estados Unidos y Canadá.

En resumen:

*El coloso oriental, con un millar de estratonaves de 180-200 toneladas, dentro de unos años, si hubiera logrado poner su planta en la Península Ibérica, podría atacar por sorpresa a la totalidad del mundo civilizado...*

---

En el curso de un vuelo a ciegas, entre Salamanca y Logroño, ha encontrado la muerte el Teniente Coronel del Arma de Aviación don Joaquín Reixa Maestre.

Gran pérdida ha sido para la Aviación española la de este prestigioso Jefe, que al frente de la Escuela de Vuelo sin Visibilidad de Matacán (Salamanca) venía desarrollando una magnífica labor merced a los amplios conocimientos que poseía de esta clase de vuelos, ampliados en su reciente asistencia a las demostraciones de sistema "radar" en Londres, Dublín y Montreal.

Al cumplirse el primer aniversario del accidente de aviación en que hallaron la muerte el Coronel Jefe del Estado Mayor de la Región Aérea Pirenaica don Teodoro Vives Camino y el Cabo de primera Especialista don Manuel Latorre Mateo, se ha inaugurado un sencillo monumento, consistente en una Cruz de piedra que ha sido levantada en el lugar en que encontraron la muerte en acto de servicio.

En presencia del Excelentísimo señor General Jefe de la Región Aérea, compañeros y familiares de las víctimas, fué bendecida la Cruz de piedra que servirá de perenne recuerdo de los aviadores caídos.