

## La Fuerza Aérea se arriesga a sabiendas

Por RICHARD E. SAUNDERS

(De *Flying*.)

En los Estados Unidos, los encargados de elaborar los planes para la defensa se han dejado arrastrar al juego de que la guerra no sobrevendrá, por lo menos, en un plazo de dos años.

Si resulta que el tiempo les da la razón, acabarán por tener mañana mayor número de aviones... a costa de contar hoy con menos.

Si se equivocan, por el contrario, podrían verse sorprendidos por una guerra "caliente" en un momento en que su reserva de aviones serían excesivamente reducidas.

Para nadie es un secreto que el Estado Mayor conjunto no se las promete todas muy felices con respecto a la nueva política, ni tampoco algunos elementos de la propia industria de fabricación de aviones.

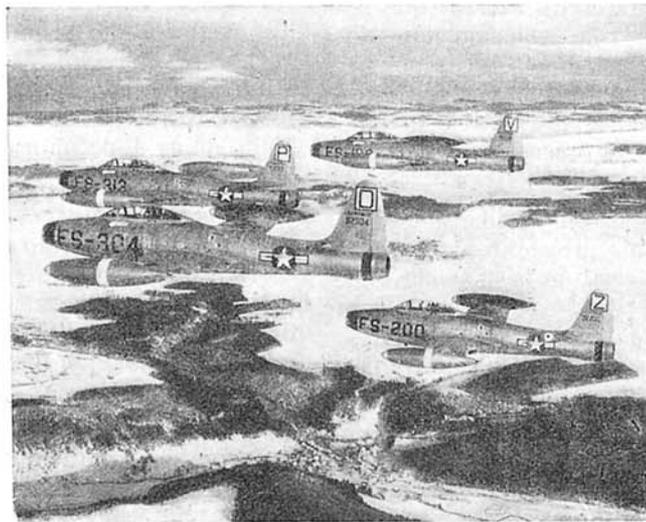
El año pasado la industria aeronáutica nacional produjo 37 millones de libras, aproximadamente, de aviones militares, es decir, solamente unos siete millones de libras más que el año precedente. Este año la producción será más del doble de la del pasado, pero no podrá alcanzar los pronósticos optimistas formulados por determinados altos funcionarios del Gobierno, incluído el Presidente Truman.

La razón de esto siempre ha sido clarísima para los entendidos en cuestiones de producción, y siempre también ha resultado algo oscuro para los legos en la materia, que nunca parecen capaces de comprender que la producción de aviones no pueda ponerse en marcha ni aumentarse sin más que

consignar dinero para ella, con la misma facilidad que puede obtenerse más agua nada más que con abrir el grifo. Los 9.600 millones de dólares consignados para adquisición de material para la Fuerza Aérea y la Aviación Naval en 1951 suponen, aproximadamente, cuatro veces la consignación co-

respondiente al año anterior. Pero con este dinero no se van a construir cuatro veces más aviones (al menos éste año). Razón: la falta de... *tiempo*.

A causa de la extraordinaria cantidad de tiempo que se necesita para traducir el dinero consignado en aviones terminados, pasando por fases o etapas tales como las de creación de nueva capacidad de producción en cuanto a materias primas y en cuanto a aviones, instrucción de obreros y mecánicos y proyección, prueba y fijación de las fechas de entrega de los aviones, los encar-



gados de elaborar los planes de la defensa del país se han embarcado en una aventura que implica un riesgo considerable.

Efectivamente, han decidido conceder mayor importancia a la creación de mayor capacidad de producción que a la construcción de aviones, al menos por lo que se refiere al futuro inmediato y previsible.

Los militares encargados de estos planes, y que han convencido al Presidente y al Congreso de la bondad de su idea, insisten en que merece la pena correr el riesgo. La meta que persiguen es contar con una industria aeronáutica que al primer aviso pueda pasar inmediatamente a producir el modelo más moderno de avión en un abrir y cerrar de ojos. Mientras llega ese momento continuarán saliendo de las cadenas de producción aviones nuevos en número bastante considerable.

Por su parte, el Congreso siempre se ha mostrado de acuerdo con la teoría de que el primer paso necesario para hallarse perfectamente preparado el país en el aire lo constituye el disponer de una industria sana. Carl Hinshaw, miembro republicano por California de la Cámara de Representantes y uno de los más destacados portavoces y defensores del poder aéreo en Capitol Hill, señala que la gran ventaja del nuevo plan está en la posibilidad de pasar rápidamente a producir los aviones más modernos.

Hinshaw me dijo: "Un avión que sea el segundo en su clase es como una mano en el póker que sea "casi" la mejor, pero no la mejor. Casi nunca gana, y por el contrario, puede resultar muy caro."

"El avión de hoy—ha dicho Hinshaw— puede quedarse anticuado casi con la misma rapidez que el periódico del día anterior." No se cansa de decir que la Administración podía haber emprendido el actual camino hace tres años, cuando los costes eran considerablemente más bajos y la economía presentaba una mayor continuidad, si hubiera sabido seguir las recomendaciones de la Comisión de Política Aérea del Congreso y de la Comisión Finletter. Hinshaw deplora la actitud del Presidente al oponerse a la concesión de nuevos fondos para la adquisición de aviones, conforme el Congreso trataba de conseguir que los empleara en 1948 y 1949.

El procedimiento por el que se propone aumentar la capacidad de producción a un ritmo más acelerado que la producción propiamente dicha, es completamente simple en su concepción. El llevarlo a la práctica ya no lo es tanto. En esencia, supone una expansión de nuevo tipo para la industria de fabricación de aviones. Técnicamente se hace referencia al mismo utilizando el término "super-instrumentación" (overtooling). Cuando una fábrica recibe un pedido de, por ejemplo, cien aviones, puede ser requerida para que realice el trabajo del mismo modo que si se le hubiera encargado doble número de aviones. Esto significa utilizar más superficie fabril y más equipo del necesario, aunque probablemente no mayor mano de obra.

Es precisamente todo lo contrario a la idea normal que se tiene del rendimiento. En lugar de utilizar al máximo una cadena de producción para cada pedido, llegando casi a forzarla, la meta que se persigue es poner en servicio dos o más. En algunos casos esto supondrá la fragmentación prematura de un pedido determinado entre diversas fábricas. Un ejemplo lo tenemos en el caso del Fairchild "Packet". A primeros del año en curso, los funcionarios del servicio de compras dispusieron que parte de la producción de los "Packet" pasara a la fábrica de Willow Run, de la Kaiser-Frazer Company.

No obstante, a la altura alcanzada en la actualidad en cuanto al desarrollo del plan, el Gobierno no proyecta ninguna amplia utilización de los medios de la industria del automóvil. Dejando a un lado los trabajos realizados por la Kaiser-Frazer Company, en la industria automovilística solamente la fábrica de Buick-Oldsmobile-Chevrolet, de la General Motors, en Kansas City, ha recibido un contrato para construir estructuras con arreglo al nuevo programa. A esta Empresa se le ha encargado la construcción de cierto número de aviones Republic F-84F "Thunderjet".

Aparte el riesgo militar que lleva consigo, el nuevo plan de adquisiciones ha suscitado otras objeciones. Por un lado se alega que el coste por avión va a ser mucho más elevado que con arreglo a un programa normal de compras. Nadie niega que

esto no sea verdad. El "superdolar" a las fábricas de instrumentos, maquinaria y herramientas, tiene necesariamente que costar más. Un constructor de aviones de grandes dimensiones dice que la puesta en práctica del plan significaría 90 millones de dólares más a añadir al total que supone el cumplimiento del contrato por él firmado.

Además, la expansión de los trabajos en tan gran escala probablemente requerirá los servicios de mayor número de técnicos del que se dispone. El utilizar dos cadenas de producción donde una sola podría hacer el trabajo, no supone necesariamente que el personal tenga que incrementarse mucho en general. Pero, desde luego, se experimentará la necesidad imperiosa de contar con mayor número de mecánicos de aviación ("aeronautical engineers"), y las disponibilidades de este tipo de especialistas son muy escasas. Hoy es ya del dominio común que los modernos aviones de propulsión a chorro son infinitamente más complicados que el material de la segunda guerra mundial al que están viniendo a sustituir. Evidentemente, la producción de tales "supermodelos" hace necesario el empleo de mayor número de técnicos.

Según una reciente estadística calculada por la Fuerza Aérea, uno de cada seis obreros de la industria aeronáutica tiene que ser actualmente mecánico de aviación; es decir, que este tipo de especialista se encuentra en una proporción mucho más elevada que antes. Como ejemplo se cita el caso de la casa North American. Esta empresa está empleando actualmente mayor número de mecánicos que el que llegó a trabajar para ella en los momentos culminantes de la pasada guerra. En cambio, su mano de obra, en conjunto, viene a ser solamente una mitad de lo que era entonces.

No obstante, y tal y como los partidarios del plan enfocan el problema, el hecho de que haya de sufrirse una escasez temporal de técnicos capacitados constituye una razón de más para seguir adelante con el plan. Dicen que siempre será mejor realizar ahora una prueba, en la que se pongan de manifiesto las deficiencias principales que existan, que no esperar a que se declare una guerra para comenzar a incrementar el "suministro" de mecánicos para la industria.

Por lo que se refiere a la mano de obra normal, no especializada excesivamente en el campo aeronáutico, no se plantea de momento problema alguno. La industria continúa presionando en pro de que se determine una política más consecuente de concesión de prórrogas de incorporación a filas de sus especialistas más capacitados y experimentados, cosa que probablemente no conseguirá, dado el temor de los funcionarios responsables del servicio militar obligatorio a sentar un precedente. La concesión de prórrogas continúa rigiéndose y llevándose adelante sobre una base personal, aunque la industria, a decir verdad, no está sufriendo demasiado bajo este sistema.

Como es natural, caso de que hubiera que lanzarse a la producción total, el panorama cambiaría y resultaría necesario organizar amplios programas de instrucción obrera. Hay quienes creen que el Gobierno no debía esperar hasta que surja una situación de excepción para ayudar a suscribir esta labor de instrucción profesional.

Si se contempla el cuadro teniendo en cuenta los dólares en juego, la industria (con pedidos registrados en sus libros de contabilidad por un valor de 11.400 millones de dólares, cursados por la Fuerza Aérea, Marina y Programa de Ayuda Mutua para la Defensa) está disfrutando del tercero de los mejores años de su historia. Así se encontraban las cosas al finalizar el 30 de junio el último ejercicio fiscal. Únicamente los años de guerra de 1943 y 1944 supusieron mayor volumen de gastos. En cuanto al ejercicio fiscal que ha dado comienzo el 1 de julio pasado, implicará consignaciones de fondos aún mayores.

Y esto es lo que plantea lo que probablemente será la cuestión decisiva: ¿Podrán el Presidente y el Congreso perseverar en su actitud caso de que el coste de aplicación del plan sea tal que se les escape de las manos? Tal coste está ya superando considerablemente lo que se esperaba. Es más: la inflación se ha llevado un buen bocado de cada dólar destinado a la adquisición de aviones. Los funcionarios de la A. I. A. manifiestan que el coste de algunas piezas y equipo se ha elevado en un cincuenta por ciento desde que comenzó la guerra de Corea.