



¿ Cantidad o calidad ?

Por el Comandante JUEGA BOUDON

Forzadas a mantener con un presupuesto limitado una organización capaz de inmediata y poderosa acción, las Fuerzas Aéreas norteamericanas desarrollan en la actualidad un programa en busca de una futura capacidad que les permita disponer del mayor número posible de triunfos en la gran baza por la supremacía aérea mundial.

Pero si bien es cierto que la inmensa mayoría de los norteamericanos están conformes en la gran importancia que para su supervivencia como nación, tiene el que esta capacidad combativa alcance los límites fijados por los Jefes del E. M. Conjunto, no ocurre lo mismo en cuanto se refiere a cómo se ha de conseguir esta potencialidad aérea, ya que, a pesar de la fascinación que sobre los americanos ejerce el número y el tamaño, no se sienten menos preocupados por otro factor del que esperan conseguir más rendimiento ante un adversario de las pro-

porciones de la U. R. S. S. Este factor es la calidad.

Grandes avances en las características de los nuevos aviones, mejoras en su equipo electrónico y armamento; nuevos conceptos de la guerra aérea, una más completa instrucción del personal empleado, se espera por las Fuerzas Aéreas sean de más decisiva utilidad que el simple incremento de unidades dotadas de un material y servidas por un personal de no tan alta calidad como el que se intenta conseguir.

Pero no es esta la opinión de todos los norteamericanos, y como prueba de ello se ha hecho recientemente público un informe del Subcomité del Senado de los Servicios Armados, en el que, después de hacer un sucinto relato de la marcha seguida por el plan de rearme de las Fuerzas Aéreas y sus vicisitudes ante las presiones de índole económica que han obs-

taculizado su desarrollo, ataca a fondo a la raíz de los retrasos observados en él al declarar que la producción aeronáutica ha sido obstaculizada por la falta de una sola autoridad superior con facultades para eliminar los interminables trabajos de investigación y ordenar la concentración de la producción en cantidad de lo que ya ha sido proyectado.

Afirman que las autoridades militares han entorpecido la producción como consecuencia de sus temores a que un alto en la investigación trajera consigo una Fuerza Aérea numerosa, pero anticuada, sobreestimando este punto frente a la acelerada producción del enemigo potencial. Y concluyen asegurando que algunos de los aviones americanos están tan excesivamente cargados de artefactos auxiliares destinados a facilitar la labor de la tripulación, que su efectividad ha sido disminuída.

Entre las recomendaciones propuestas para atajar el estado actual de los planes de rearme, se incluyen la del nombramiento de un "zar" con poderes para determinar prioridades, para desechar proyectos y ordenar la iniciación de la producción en masa para que las mínimas necesidades aéreas se alcancen tan rápidamente como sea posible, habida cuenta de los obstáculos de índole económica ya citados.

El Secretario de Defensa deberá nombrar un Comité que establezca una nueva estrategia aérea y que examine los actuales procedimientos de investigación y desarrollo.

El Secretario de Defensa ha de formular directivas específicas para el cumpli-

miento de estas recomendaciones con arreglo a las líneas generales siguientes:

a) Que se aumente el estímulo para los contratistas.

b) Que se amplíen las fuentes de suministro para eliminar los precios abusivos.

c) Que se busque un procedimiento de simplificar los sistemas de adquisición.

d) Que se limiten todo lo posible las modificaciones en los proyectos de aviones.

e) Que se simplifiquen las normas relativas a modificaciones en los contratos.

El Secretario de Defensa deberá presentar al Congreso su propuesta de programa para la expansión de las fábricas de aviones, así como el detalle de los progresos conseguidos y fe-

chas fijas para la consecución de futuras ampliaciones.

Hasta aquí, en líneas generales, alcanza el informe del Subcomité del Senado, crítica a la que el Secretario de la Fuerza Aérea, en una conferencia de Prensa, y sin referirse concretamente al informe citado, replicó pocos días después defendiendo la postura de su Departamento en cuanto al mantenimiento del criterio del dominio de la calidad sobre la cantidad, que preside el actual programa de fabricación aeronáutica. Al mismo tiempo dió cuenta de los últimos progresos obtenidos en materia de rearme aéreo.

Los puntos más salientes de sus manifestaciones se transcriben a continuación:

"Se ha afirmado últimamente que tenemos hoy en nuestro inventario menos aviones de los que teníamos al comenzar



la guerra de Corea. Esto no es cierto, y nada puede ser más engañoso que evaluar la potencia de una Fuerza Aérea con arreglo al número de sus aviones. Incluso el número de aviones con que cuentan las unidades no da la idea exacta de sus posibilidades. Es el número y la calidad de los aviones lo que cuenta.

Por razones de seguridad no puedo dar cifras de nuestras disponibilidades de aviones, pero creo que puedo dar una idea clara de la situación, sin dar el número real con que contamos en la actualidad.

Un inventario se compone de tres clases de aviones: primero y más importante, el número de aviones en las unidades. En el caso de la Fuerza Aérea, este número comprende los aviones asignados al Mando Táctico, al Mando Estratégico, Mando de Defensa, Mando de Transporte de Tropas y M. A. T. S. Estos son los aviones que realmente cuentan.

Hay una segunda categoría, que es la que llamamos otros aviones en activo; éstos son los aviones de escuela, los de experimentación, los que sirven para facilitar la labor del personal administrativo, los que forman parte de las unidades con misiones especiales, etc. Estos, aunque secundarios en importancia con relación a los aviones de las unidades, son, sin embargo, necesarios.

La tercera categoría de aviones son los llamados "inactivos", esto es, los almacenados. Evidentemente, esta categoría comprende la parte menos valiosa de nuestro inventario, ya que no solamente no están en muy buenas condiciones, sino que les faltan además las tripulaciones necesarias para volarlos.

Ahora, si examinamos las cifras del in-

ventario total en junio de 1950, mes en que comenzó la guerra de Corea, y si las comparamos con las cifras de marzo de 1952, que son a las que se refieren los últimos comentarios, puede observarse una ligera reducción en el número total de aviones; pero cuando se examina el número de los que figuran "en las unidades", vemos que este número ha aumentado. Concretamente, ha aumentado en un 33 por 100. La segunda categoría, es decir, la de "otros aviones en activo", ha disminuído alrededor de un 14 por 100 en el mismo período. La pérdida real se ha producido en los aviones almacenados, cuyo número ha disminuído en un 60 por 100.



Como puede verse, la consecuencia que se deduce del examen de estas cifras es que la Fuerza

Aérea ha recurrido a la reserva de aviones almacenados para dotar a las unidades de combate.

Por otra parte, no estamos tratando de construir cuantos aviones podamos. En primer lugar, porque cuando iniciamos los actuales programas partíamos de las servidumbres impuestas por una movilización de alcance limitado, más las que se derivaban de una definida limitación en fondos disponibles; además se nos señaló un número determinado de "wings" al que teníamos que llegar en un tiempo también señalado. Por tanto, no estamos tratando de apurar al máximo nuestras posibilidades de fabricación sino de conseguir una fuerza determinada en un plazo determinado y sobre una base de movilización limitada.

No solamente no estamos tratando de fabricar un número ilimitado de aviones sino que estamos poniendo nuestro máximo interés en un cierto número de ellos y sobre todo en conseguirlos de la más

alta calidad posible. Estamos en una carrera en la que la calidad es un factor de victoria de primordial importancia, por esto me preocupan particularmente ciertas recientes sugerencias de que abandonemos la experimentación y la investigación de modelos cada vez más modernos y nos lancemos a la producción en masa de los ya comprobados. Esto es perder de vista el objetivo fundamental del actual programa de la Fuerza Aérea; ya que el número de aviones es limitado, la calidad debe ser ilimitada. Es en la calidad en donde debemos hacer nuestros mayores esfuerzos. Hemos hecho recientemente una mejora en el F-86 que ha retardado su producción (no mucho, pero la ha retardado) pero el efecto de este perfeccionamiento ha sido ya el aumentar considerablemente la capacidad de combate del F-86 contra el Mig. Con este nuevo equipo, más aviones Mig-15 se están yendo abajo y más F-86 se quedan arriba.

Esto es exactamente lo que tratamos de conseguir aunque se produzcan retrasos en la producción. Tan pronto como estemos seguros que los comunistas conocen nuestro nuevo invento explicaremos exactamente al país, de qué se trata."

Estas son las interesantes declaraciones formuladas por un hombre a quien oficialmente se le reconoce la máxima autoridad en asuntos de guerra aérea y al que por otra parte, hay que suponer bien aconsejado por un nutrido grupo de técnicos de todas clases. Se advertirá la cautela con que evita el dar detalles sobre las cifras de producción; preocupación al parecer superflua dada la resonancia con que en ocasiones recientes se expusieron el presente y futuro de las posibilidades de la industria aeronáutica. Efectivamente, en marzo del corriente año, las Fuerzas Aéreas por boca de su Subsecretario hacían público en líneas generales el programa de producción aeronáutica para los cuatro años próximos, y aun cuando en esta oportunidad lo mismo que en otras se ha soslayado el suministrar los datos precisos, se ha afirmado que las entregas de aviones a las Fuerzas Aéreas en los meses de marzo, abril y mayo del presente

año equivaldrían a la mitad de la producción total de 1951. Si tenemos en cuenta que en 1951 los Estados Unidos produjeron entre 4.500 y 5.000 aviones militares de todos los tipos y se supone que de cada cinco aviones cuatro se destinan a las Fuerzas Aéreas y uno a la Marina; tomando como cierta la cifra de 4.500 tenemos que las Fuerzas Aéreas habrán recibido 3.600 aviones en el transcurso de 1951 y 900 la Marina. Según lo anterior las entregas de marzo, abril y mayo de este año al ser la mitad de las entregas de 1951, alcanzarán los 1.800 aviones, es decir 600 mensuales. Esta cifra es de suponer que



siga aumentando hasta alcanzar los 900 por mes, lo que ocurrirá a principios de 1953, aun cuando bien pudiera ser, que se rebasara en el transcurso del pasado verano. En cuanto a la producción de células, sobre la que hay datos contradictorios, alcanzará su máximo tonelaje en 1954, es decir un año más tarde que el máximo en la producción de aviones. Se explica este retraso a causa de que los plazos de fabricación de los aviones pesados de combate son más largos que para otros tipos de aviones.

Si nos referimos a la calidad, podemos decir que los aviones cuya producción principalmente preocupa a las Fuerzas Aéreas americanas son los que siguen: entre los de bombardeo citaremos los B-47, B-52 y B-57, versión americana del famoso "Canberra" cuya fabricación inició Glenn Martin hace año y medio, y el cual empezará a rendir los primeros frutos a principios de 1953.

Además de los aviones de caza ya conocidos tales como el F-86 (versiones D, F y H) el F-94-C y el F-89-D cuya producción se continuará, se están fabricando otros tres nuevos tipos de cazas: el North American F-100 o Sabre 45 que es un avión derivado del F-86, pero mayor, más pesado y con las alas en flecha de 45° (las alas del F-86 tienen sólo 35°), el F-100 llevará un turborreactor Pratt and Whitney J-57 de 4.500 kilos de empuje con tomas de aire laterales y dispositivo de post-combustión. Se calcula que su precio rondará el millón de dólares. Otro avión de caza en producción es el McDonnell F-101, versión mejorada del Voodoo, bi-reactor de gran radio de acción cuyo fuselaje ha sido prolongado de 16 a 24 metros para permitir el aumento en la capacidad de combustible. Es un avión especialmente estudiado para las misiones de escolta a gran distancia y va armado con seis cañones de 20 mm. Por último tenemos el Convair XF-102, versión militar del famoso avión experimental de ala delta modelo 7002. Este avión equipado en un turborreactor J-57, se empleará como caza de intercepción de corto radio de acción y gran velocidad ascensional. Estará dotado de mandos electrónicos automáticos a fin de que el aparato pueda, si es necesario, volar sin piloto. Podrá llevar también un proyectil teledirigido. Hacemos notar que el primer vuelo del XF-102 está previsto para principios de 1954, es decir que su puesta en servicio no es cosa de días.

En lo que se refiere a aviones de transporte, el programa prevé la fabricación del Douglas C-124 Globemaster II, cuatrimotor de transporte pesado; del Fairchild C-119 y el Chase C-123; el Boeing KC-97 E, versión del Stratofreighter, transporte de tropas, avión hospital y avión cisterna para misiones de aprovisionamiento en vuelo. Otro avión en fabricación es el Lockheed C-121 C, versión militar del Super-Constellation con motores compund Wright R-3350 de 3.250 caballos en el despegue, puede llevar 106 hombres con su equipo militar ó 73 heridos con médicos y enfermeros. El Douglas

C-118 A es un avión derivado del DC-6 capaz de transportar 13 toneladas a 3.400 kilómetros a una velocidad media de 500 kilómetros por hora.

En cuanto a los aviones de entrenamiento y escuela, los pedidos hechos a la industria afectan al North American T-28 destinado a sustituir al AT-6 de enseñanza elemental; se trata de un monoplano de ala baja y tren triciclo retráctil equipado con un motor de 800 caballos. El Convair T-29 derivado del avión de transporte civil Convair 240 transformado como avión-escuela de navegación y bombardeo; puede llevar 14 alumnos disponiendo cada uno de una pantalla Loran, un radiocompás, un altímetro, un indicador de velocidad, un derivómetro y una mesilla con un juego de mapas. Tres o cuatro instructores pueden además ir a bordo. Tenemos por último el Lockheed T-33 bien conocido versión biplaza del F-80 "Shooting Star" y el Beech T-36 A aparato bimotor de 12 plazas destinado al entrenamiento de tripulaciones (navegación, bombardeo, tiro).

Esta es la situación del plan de rearme en estos momentos y es prematuro predecir la influencia que sobre él tendrá la diferencia entablada entre el Subcomité del Senado para los Servicios Armados y las Fuerzas Aéreas en su propósito de decidir sobre la composición de los 143 "wings" a que alcanza la expansión de la USAF. Queda libre la vía a toda clase de especulaciones sobre el resultado a conseguir por el encuentro de este conjunto de voluntades convencidas de la gran importancia que para el porvenir ha de tener la organización de una moderna y potente Aviación. El transcurso de los próximos meses será decisivo para el futuro de las Fuerzas Aéreas americanas, y es de esperar se logre la fórmula de compromiso que permita la consecución de una potencialidad en el aire en la que el equilibrio de la calidad y la cantidad sea capaz de garantizar para los años venideros la prolongación de la precaria paz de nuestros días.