



*El gigantesco Consolidated Vultee "B-36" en vuelo.—Este bombardero, actualmente el mayor del mundo, está considerado como de arma principal del "Mando Aéreo Estratégico" norteamericano. Va provisto de seis motores "Pratt Whitney", que le proporcionan la extraordinaria potencia de 14.000 cv.; su envergadura es de 70 metros y su longitud de 50. Aunque los datos oficiales dan a este avión una carga máxima de 33 toneladas de bombas, recientemente batía el "record" mundial al levantar en sus vuelos de prueba un total de peso de 126.000 kgs. Su autonomía, en proporción con sus excepcionales características, es también extraordinaria: 16.000 kms., cargado con cuatro toneladas de bombas. La velocidad máxima, algo más de 500 kms/h., es la preocupación de los técnicos de las F. A., que la consideran débil para enfrentarse con los veloces cazas de reacción, que ya en la actualidad alcanzan velocidades de casi el doble que la del "B-36", y como solución para su defensa proyectan alojar en el interior del bombardero uno o dos pequeños, pero potentes cazas-cohetes, que serían lanzados a la lucha en el momento oportuno.*

## El Mando Aéreo Estratégico

Por el General GEORGE C. KENNEY  
Jefe del Mando Aéreo Estratégico de los EE. UU.

(De *Military Review*.)

En el sudoeste de los Estados Unidos se está forjando el concepto de esta nación sobre el poderío aéreo estratégico de largo alcance. Es un nuevo concepto que permite la flexibilidad aun a las más grandes velocidades; una moderna aplicación de una de las más antiguas máximas bélicas: aquel que "llega primero con el mayor número" es el que gana la batalla.

A medida que la primera línea de defensa de esta nación se prepara para la era venidera de velocidades supersónicas y transónicas, las unidades de gran autonomía de vuelo del Mando Aéreo Estratégico (MAE) se están manteniendo al tanto de los increíbles desarrollos de la era en que vivimos. En Tucson, Arizona; Fort Worth, Tejas; Tampa, Florida; Roswell, Nuevo Méjico; Salina, Kansas; Selfridge Field, Michigan; Manchester, Nuevo Hampshire; Rapid City, Dakota del Sur y

Alaska—en todo el país—, nuestros bombarderos pesados y aviones escoltas realizan el más intenso adiestramiento en la historia de las Fuerzas aéreas.

Su programa es muy distinto al plan incompleto de preparación y adiestramiento que seguimos después de la guerra mundial primera. Entonces el objetivo lo constituía el aeródromo más cercano. Un vuelo de 1.000 millas era considerado como una proeza. En la actualidad, continuamente realizamos vuelos de 3.000 millas o más como parte del adiestramiento rutinario. En los momentos en que escribo este artículo, bombarderos de nuestras Fuerzas aéreas hacen vuelos rutinarios de adiestramiento a Europa, Japón, Alaska y al Caribe.

Este programa será continuado e intensificado. Las más lejanas fronteras comprendidas en las operaciones americanas en Ultramar serán consideradas simplemente

como bases aéreas adicionales, que podremos usar en un amplio programa de orientación, doctrinación y en operaciones coordinadas.

En resumen: el MAE trata de lograr tres condiciones fundamentales como objetivo de sus normas operacionales:

1.<sup>a</sup> La posibilidad de realizar operaciones en cualquier condición atmosférica, no como vuelos de prueba, sino como operaciones rutinarias.

2.<sup>a</sup> El concepto de flexibilidad absoluta y continua en todos los elementos: hombres, aviones y equipo en todas las unidades operacionales.

3.<sup>a</sup> El concepto de que los océanos y los continentes ya no constituyen obstáculos; que constituimos un arma de efectividad global en el mismo grado que cualquier otro elemento de nuestra defensa nacional.

Permitaseme elaborar sobre estas normas según las estamos poniendo en práctica en todas las unidades bajo el MAE.

Durante veinte años, los desarrollos y adelantos del poder aéreo han estado forzadamente acoplados a las condiciones atmosféricas. Cuando el tiempo estaba nublado, el bombardeo era deficiente; un techo bajo significaba aeródromos inactivos; las tempestades de nieve impedían el despegue. Me place hacer constar que esa era ha desaparecido para siempre. Las condiciones atmosféricas jamás volverán a detener, dificultar o aun interferir con el éxito una misión de bombardeo ejecutada por el MAE. Para garantizar la continuidad en las operaciones, hemos exigido que nuestros pilotos vuelen en cualquier tiempo. Ellos están cumpliendo esa orden y lo están haciendo eficientemente.

El GCA—aproximación dirigida desde tierra—garantiza aterrizajes y despegues bajo las condiciones atmosféricas más adversas. Ya no existen dificultades al aterrizar en el aeródromo base. La ciencia ha hecho no sólo posible, sino seguro, lo que antes era imposible. Las dos primeras bases en adoptar el GCA como un procedimiento uniforme reglamentario fueron Andrews Field, en Maryland, y Fort Worth, en Tejas. Actualmente, cuando otros aviones en la ruta Washington-Fort Worth están

inactivos, debido al mal tiempo, los aviones del MAE continúan sus operaciones normales. Apenas hemos iniciado las operaciones en gran escala utilizando las potencialidades que ofrece el GCA.

Constantemente estamos perfeccionando el equipo de "radar" en nuestros aviones. Ya nuestros bombarderos no tendrán que retornar sin cumplir sus misiones debido a las "condiciones severas del tiempo" o a las tormentas eléctricas. Ya los aviones no serán destruidos por los elementos. El equipo de "radar" en nuestros aviones descubre las tormentas a millas de distancia y determina su vórtice e intensidad. Mediante cambios en los derroteros iniciados a tiempo, y teniendo un cabal conocimiento de la extensión de la tormenta, podemos orientarnos y llegar al objetivo sin perances.

También tenemos bombardeo por radar": una técnica que se está perfeccionando tanto, que compite con la habilidad del personal más experto y la mira de bombardeo más perfecta. En los recientes bombardeos de práctica sobre ciudades americanas, al igual que en los ataques contra Japón y Alemania, la teoría del "bombardeo a ciegas" está demostrando tener innegables méritos. La neblina que antes dificultaba los bombardeos, la lluvia que hacía el bombardeo casi infructuoso, aun el antiguo método de bombardeo por coordenadas sincronizadas por el navegador cuando el mal tiempo ocultaba el objetivo, son todas cosas del pasado. El bombardeo por "radar" ha probado su utilidad y permanencia.

Una etapa de inestimable importancia en las operaciones aéreas globales ha pasado con éxito. Aunque el poderío aéreo resultó muy adaptable durante la guerra, la libertad en los desarrollos permitida en tiempos de paz nos ha brindado la oportunidad para extender en forma sorprendente la flexibilidad y movilidad de nuestro poderío aéreo. Día tras día se hacen más notables los tremendos avances hechos en asuntos de movilidad. El futuro no ofrece límites; el presente sólo representa un pequeño campo de las actividades venideras.

Nuestro nuevo concepto de flexibilidad fué recientemente probado por unidades de la Octava Fuerza Aérea destacadas en Fort Worth, Tejas. Un sábado, hace varias se-

manas, sin previo aviso, se ordenó que ocho superfortalezas del grupo de Fort Worth volasen hasta Panamá. Debían presentarse al General Comandante, Mando Aéreo del Caribe, en menos de veinticuatro horas, "listas para realizar misiones de combate". El domingo al atardecer, las superfortalezas estaban en Albrook Field, Panamá. Repostaron de gasolina y cargaron bombas de práctica, luego de haber completado las dotaciones el mantenimiento reglamentario de los aviones. Habían volado más de 2.000 millas.

He aquí cómo se hizo: la inesperada orden de operaciones se le envió al General de Brigada Roger Ramey, Comandante de la Octava Fuerza Aérea, en la mañana del sábado. Simultáneamente se le dieron órdenes al General Comandante del Mando de Transporte Aéreo y al General Comandante del Mando Aéreo de Material para que apoyasen la operación. Esa misma tarde, cinco transportes "C-54 Skymaster", con piezas de repuesto, mecánicos y herramientas, estaban de viaje para la "base avanzada" en Panamá.

El General Ramey, sin embargo, había tomado sus precauciones en caso de que no llegasen. En los compartimientos de bombas de sus superfortalezas había herramientas para usarse en operaciones de esta clase. También llevaba mecánicos extras, expertos en reparar los desperfectos característicos que desarrollan estos aviones. A los pocos minutos de haber aterrizado en Albrook Field, poco después de la medianoche del sábado, estaban trabajando en los aviones. Las piezas de repuesto estaban a mano, y la ayuda requerida estaba disponible. Ni uno solo de los hombres del Mando de Panamá fué requerido para trabajar en estos aviones. La base de Albrook simplemente se utilizó para el suministro de bombas y gasolina. Todo el trabajo necesario para preparar estos bombarderos para una operación de combate se hizo posible mediante la flexibilidad y movilidad inherente en la fuerza misma.

Permítaseme recalcar otra vez el hecho de que ni el General Ramey, ni la Octava Fuerza Aérea, ni los Mandos de Transporte Aéreo y de Material sabían antes del sábado por la mañana que se iba a ordenar tal misión. Sin embargo, en poco más de

seis horas ya habían iniciado el vuelo. Esta movilidad es tan adaptable a Alaska, a las Aleutas, al Japón, las Filipinas, al Hawai o Alemania, como lo es a Panamá. Así nos lo hemos propuesto y así lo habremos de hacer.

De hecho, las agrupaciones especiales de ataque aéreas de hoy en día—pequeñas, contundentes, poderosas y rápidas—están reemplazando las grandes masas de efectivos y equipo que integraban la fuerza atacantes de ayer. Hemos preparado nuestro equipo y nuestro personal para operar de acuerdo con este concepto. En realidad, estamos listos para cualquier emergencia.

En nuestros centros de operaciones, tanto en Washington como en otros sitios, las condiciones de los aviones, de las dotaciones y el personal de maestranza, son modificadas y corregidas tan rápidamente como ocurren los cambios. Sabemos hasta el último hombre y avión que tenemos disponibles, y el tiempo que necesitamos para ponerlos en operación. Estamos rápidamente alcanzando nuestra meta: convertirnos en una "línea de montaje de poderío aéreo".

Finalmente, llegamos al tercer concepto: que la distancia no constituye un obstáculo, y el énfasis que la fuerza aérea—en vista de su contundencia y las armas disponibles—le da a la función que desempeña en la ejecución de la política nacional.

Aceptando el hecho de que el poderío aéreo es el arma más efectiva de los Estados Unidos para mantener la paz, es evidente que no se pueden aceptar restricciones geográficas. No pueden aceptarse en el planeamiento, ni en el adiestramiento, ni en el vuelo en sí.

Actualmente el MAE ha adoptado normas para la rotación de su personal sin precedentes en los anales militares. Nuestras dotaciones operacionales, en término de un año, sirven y se adiestran en los Estados Unidos, Europa, el Lejano Oriente y el Extremo Norte. Están aprendiendo geografía mientras vuelan, y que este mundo en que vivimos, desde el punto de vista del aviador, se hace más chico continuamente. A través de estos conocimientos, la Aviación está adquiriendo una pericia que es esencial para la defensa de este país. El aviador que se da cuenta de las potenciali-

dades de la Aviación podrá juzgar más fácilmente la habilidad del posible enemigo que algún día tenga que combatir.

Nuestro programa de orientación global no se circunscribe a una dotación o a una unidad. Será un procedimiento uniforme reglamentario en el MAE, que en el término de un año afectará a todo escuadrón y a toda dotación. Es nuestra propia interpretación del concepto global. La utilidad que tiene para conservar la paz o para operaciones en caso de guerra es incalculable.

La guerra moderna, aun considerada como guerra del futuro, se iniciará con poderosos ataques aéreos, que tratarán de eliminar la aviación enemiga, o, por lo menos, reducirla a unidades inefectivas. Al mismo tiempo, o poco después, se lanzarán poderosos ataques contra los centros industriales y poblaciones. Los paracaidistas y las tropas aerotransportadas entonces ocuparán los centros importantes del abatido país, y tropas terrestres, tan pronto como sea posible, consolidarán la victoria y ocuparán la nación enemiga.

Esto sigue las características del "blitz" de la segunda guerra mundial. Polonia se rindió en diecisiete días. Noruega y Bélgica, en dos semanas. La capitulación de Francia y la expulsión del Ejército británico de Dunquerque se realizó en cuarenta días—del 10 de mayo al 19 de junio de 1940—. Creta, Buna, Nadzab y Corregidor, constituyen otros ejemplos de la aplicación del poderío aéreo y las operaciones aerotransportadas a la guerra moderna.

Nuevas armas y técnicas aumentan enormemente la capacidad destructiva y decisiva de este concepto ofensivo. El ritmo de la guerra aumenta continuamente. Los jefes de las tropas terrestres de los Estados Unidos están respaldando decididamente el programa de operaciones aerotransportadas; reconocen su flexibilidad y sus capacidades. El Ejército y su equipo está siendo diseñado de nuevo para la guerra aerotransportada. El MAE tiene la responsabilidad de mantener esta nueva fuerza ofensiva en el estado de alerta antes descrito para desanimar a cualquier enemigo potencial que por sorpresa u otra forma trate de atacar nuestro país.

En la guerra aérea, como en toda gue-

rra, existen tres fases: el ataque del agresor, el contraataque por la nación agredida y el resultado de la acción. Esta última se basa en el éxito que pueda haber tenido cualquiera de las otras dos fases. Como nuestra filosofía de nación democrática y amante de la paz no nos permite ser el agresor, es obvio que tenemos que ser suficientemente fuertes para neutralizar el ataque enemigo, y por medio de un contraataque, eventualmente, ganar la decisión.

La evolución y desarrollo de nuevas armas de mayor velocidad, alcance y contundencia, continuamente afectan las características del MAE en cuanto a autonomía de vuelo y efectividad. Reconocemos como unidad operacional, posiblemente en mayor grado que otros elementos de nuestra estructura de defensa nacional, que cada nuevo desarrollo cambia los conceptos previos del MAE.

En esta categoría está el avión "B-36", el bombardero más poderoso del mundo, que iniciará una nueva era en el desarrollo del poderío aéreo: el advenimiento del bombardero superpesado capaz de atacar cualquier parte del globo y retornar a su base.

También tenemos el "B-50", el modelo modificado más poderoso del avión Boeing "B-29", probado durante la guerra. En un futuro un poco más lejano están los bombarderos de propulsión a chorro, y con ellos la evolución de nuevas técnicas. En una era que se caracteriza por la velocidad, los procesos mentales tienen que estar tan a tono con los tiempos, como las máquinas que fijan el ritmo del progreso.

Nuestros cazas están mejorando con igual rapidez. El "P-80 Shooting Star", una variación radical del modelo convencional en cuanto a diseño y motor, en unos meses será anticuado. Cazas más modernos, veloces y de mayor autonomía de vuelo lo superarán. Tan frecuentes cambios obligan, tanto a los pilotos como a los Estados Mayores, a revisar sus conceptos constantemente y a mantener un adiestramiento continuo.

Un Comando obligado a cambiar sus ideas radicalmente y a menudo, se mantiene alerta, activo y progresivo, y es una organización efectiva. Esta es la meta hacia la cual el MAE dirige sus esfuerzos.