



Desarrollo de una doctrina aérea (1917-1941)

Por JAMES L. CATE

Doctor en Filosofía, Profesor adjunto de Historia Medieval
en la Universidad de Chicago.

(De *Air University Quarterly Review*.)

Entre sus mapas coloreados y sus descoloridos razonamientos, el sereno informe del U. S. Strategic Bombing Survey contiene la siguiente metáfora: "En la última guerra la Aviación militar se encontraba en su infancia... En esta guerra la Aviación militar puede decirse que ha alcanzado una etapa de plena adolescencia. Cualquiera que sienta curiosidad por investigar esta madurez, adquirida entre Chateau-Thierry y Ruan-Sotteville núm. 1, puede ver que el problema presenta tres aspectos: uno político, otro técnico y otro intelectual. Puede estudiar la larga y amarga lucha sostenida en pro de una fuerza aérea independiente, o bien estudiar el desarrollo de una nueva concepción de la guerra elaborada en torno al Arma aérea. Estos factores fueron independientes, y el determinar cuál de ellos era el factor predominante obligaría al estudiante a sumirse en una disquisición del tipo de lo de "¿qué fué primero, el huevo o la gallina?" Siendo lo que son los intereses americanos, no hemos de sentir temor en

despreocuparnos de la política y de la técnica; podemos dejar al Congreso la cuestión de la fuerza aérea independiente, y a la Boeing y la Consolidated, los bombarderos pesados, y dedicarnos a examinar el desenvolvimiento de la doctrina aérea como si fuéramos realmente teólogos. Sin forzar demasiado la evidencia, pudiera sugerirse la tesis de que ha sido el desarrollo de un nuevo concepto del empleo del Arma aérea lo que ha guiado a ésta en su lucha por una estructura de mando más adecuada y en sus esfuerzos por perfeccionar un tipo eficiente de avión de gran bombardeo. Y esto porque dicho concepto se elaboró en torno a un tipo de operación denominada, desde 1917, "bombardeo estratégico", la cual exige, para ser eficaz, un grado relativo de independencia con relación a las fuerzas de tierra, así como aviones de gran autonomía y considerable carga de bombas.

El determinar el origen y desarrollo de una idea es siempre aventura peligrosa, y

en nuestro caso nos encontramos con "trampas" de clase especial: el anonimato o la colaboración por parte de los autores de los documentos del Ejército; un Código de Prensa del Ejército que fomenta la repetición y hace del plagio una virtud; por último, la dificultad en determinar los hábitos de lectura, si es que hubo alguno, de los no identificados autores. Hablando con propiedad, deberíamos poder trazar la evolución de las doctrinas aéreas basándonos en los correspondientes manuales de instrucción y en las directrices cursadas; pero la concentración y lectura de una colección completa de tales textos resultaría una tarea más ardua que provechosa. Redactados en la clásica prosa "estilo Departamento de Guerra", y salpicada de verdades irrefutables, tales como "la misión de la Aviación de bombardeo es bombardear objetivos terrestres", los manuales oficiales proporcionan una impresión equivocada acerca de los avances del pensamiento en el Air Corps. Si los oficiales de Aviación aceptaron forzosamente las doctrinas contenidas en ellos, lo fué a menudo con el mismo carácter de cosa mecánica y rutinaria del rezo de un clérigo, de dientes para afuera.

En febrero de 1942, cuando el escalón avanzado del VIII Mando de Bombardeo estaba llegando al Reino Unido, el General Arnold informó al jefe de las fuerzas del Ejército de los Estados Unidos en dicha zona, que el hecho de que "solamente doctrinas y principios americanos", habían de guiar nuestras operaciones debería impresionar a la RAF. Como la nación misma, la AAF se había nutrido en una tradición europea, tomando especialmente ideas de los ingleses, y esta brusca manifestación podía ser interpretada como una nueva declaración de independencia. En realidad, la diferencia existente entre las doctrinas de la AAF y de la RAF se encontraba más bien en la técnica a emplear que en los fines perseguidos. Sin embargo, punto verdaderamente interesante es que, en tanto que lo que quería decir Arnold aparecía claro a su corresponsal, el contraste a que se refería no aparecía explícito en las entonces más recientes manifestaciones oficiales sobre el empleo de la Aviación. (Circular de Instrucción del Departamento de Guerra número 70. War Department Training Circular.)

Aquel manual se equivocaba, lo mismo que había ocurrido con todo lo promulgado desde el año 1935, al presentar ambos aspectos de la controversia sin otorgar una preferencia decidida por ninguno. Esta disyunción ("lit espatarramiento"), como lo denominó un oficial con mentalidad de bombardero, era indicio de división de consejos más que de imparcialidad de juicio, y los textos, como tal vez algunos de vosotros recordaréis si los utilizásteis en la enseñanza, no eran más que débiles instrumentos de doctrina. Peor aún: la mayor parte de los manuales publicados con anterioridad a 1935 eran realmente contrarios al pensamiento más avanzado del Air Corps.

La razón no es difícil de encontrar. El control de la formulación y difusión de las doctrinas combativas recayó en un Estado Mayor General, integrado por oficiales del Ejército de Tierra, y los manuales aéreos hubieron de modificarse desnaturalizándolos para adaptarlos a sus gustos. La tónica quedó establecida en 1919, cuando los veteranos del Air Service (AEF) que regresaban intentaron por primera vez convertir las lecciones aprendidas en la guerra en manuales de instrucción de tiempo de paz. En dicho año, toda posible idea acerca de una misión independiente de la Aviación, que ellos hubieran podido acariciar, fué echada abajo en manifestaciones oficiales por parte de la Comisión Dickman del General Pershing y del secretario de Guerra, Baker. La teoría de la guerra, que quedaba respaldada por los informes de tales autoridades, tuvo su más autorizada expresión en la revisión de las ordenanzas de campaña del Ejército de los Estados Unidos de 1923 (Field Service Regulations, U. S. Army). Esta se inicia con un axioma tomado de Clausewitz: "El objetivo final de todas las operaciones militares es la destrucción de las fuerzas armadas enemigas mediante la batalla. Una derrota decisiva en el curso de una batalla quebranta la voluntad de resistencia del enemigo y le obliga a pedir la paz." Una ofensiva victoriosa requiere la cooperación de las fuerzas aéreas y terrestres: "Ningún arma gana batallas"; pero el "... principio coordinador que sostiene el empleo combinado de las armas es que la misión de la infantería constituye la misión general de la fuerza entera. Las misiones especiales de las demás armas derivan de su capacidad

para contribuir a la ejecución de la misión de la infantería. En resumen: el principal papel de la Aviación era el apoyo aéreo directo.

Por espacio de diez años los manuales del Arma aérea del Ejército, por más que trataran de aumentar modestamente la importancia del papel a desempeñar por la Aviación, se adhirieron estrechamente a la tesis fundamental de las Ordenanzas de Campañas ("Field Service Regulation"). De esta forma, la norma de instrucción 440.15 ("Training Regulation") de 1926 manifiesta que la organización e instrucción de las unidades aéreas debería "basarse en la doctrina fundamental de que su misión es ayudar a las fuerzas de tierra en el logro de un éxito decisivo". Incluso en la Escuela Táctica de Aviación (Air Service Tactical School) el manual de bombardeo publicado en aquel mismo año se refiere solamente a "operaciones en apoyo de o en conjunción con grandes efectivos de tropas de tierra...", omitiendo deliberadamente el considerar las "...operaciones independientes de la fuerza aérea". En realidad, los autores deploran el hecho de que "...el empleo estratégico del bombardeo en la guerra estabilizada se concibe popularmente como el verdadero papel a jugar por esta clase de aviación".

Esto constituyó un ataque de flanco contra Billy Mitchell, obligado a abandonar el Ejército unos meses antes y que había popularizado en América aquella concepción. Sin embargo, la crítica implícita no fué del todo cándida, ya que las ideas de Mitchell habían "infectado" al Arma aérea lo mismo que al público, y de aquí que resulten más significativas las manifestaciones oficiales. El ardor de cruzado de Mitchell, su instinto de la publicidad y su póstuma canonización han familiarizado a todos con las líneas generales de su concepto de la Aviación militar; de manera que aquí deberá resultar suficiente destacar algunos factores importantes que influyeron en el desarrollo de su pensamiento. Tal vez la influencia más importante entre las que sobre él se ejercieron en un principio la constituyó sir Hugh Trenchard, quien mandaba el Royal Flying Corps en Francia cuando Mitchell lo encontró por primera vez en 1 de

mayo de 1917. Las anotaciones del diario de Mitchell ponen de manifiesto lo profundamente impresionado que quedó por los avanzados puntos de vista del inglés, y sugieren que esto fuera la fuente de donde brotaron los dos principios fundamentales de Mitchell: que el avión era un arma esencialmente ofensiva, y que la misión principal de la Aviación consistía en lograr la superioridad aérea mediante una acción ofensiva. En 1918 se dió a Trenchard el mando de la Fuerza Aérea Independiente de la RAF, y su proyecto para el bombardeo de Alemania, concebido en un principio como medida de represalia, se transformó en el primer programa articulado de bombardeo estratégico. Para el día del armisticio, los americanos habían llevado a efecto los arreglos necesarios para cooperar en este programa como parte integrante de la Fuerza Aérea Independiente Internacional, y Mitchell simpatizaba aparentemente con el fundamento filosófico de la misma.

Pero si las ideas de Mitchell derivaron en un principio de fuentes extranjeras, quedaron condicionadas tanto por su propia experiencia en Francia como por el medio ambiente americano después de su regreso. Para él resultaba axiomático que los problemas de la Aviación eran distintos en cada nación, y si bien sus primeros trabajos publicados sobre cuestiones de Aviación militar — artículos publicados en revistas en 1919 — describían ampliamente el papel combativo de la Aviación militar en estrecho apoyo de las fuerzas de Tierra, pronto adoptó un punto de vista mucho más típicamente americano para atacar el problema. Tradicionalmente habíamos venido pensando en la guerra, considerándola como una cuestión de defensa nacional; en la reacción que siguió a la "gran cruzada" parecía poco probable que volviéramos a participar en una guerra en Europa de la clase de la descrita en los primeros artículos de Mitchell o en las Ordenanzas de Campaña. El apoyo inmediato a los Ejércitos de Tierra sería necesario sólo después de que el enemigo hubiera desembarcado una fuerza expedicionaria en nuestro Continente, y como la Marina había constituido siempre nuestra primera línea de defensa frente a tal contingencia, Mitchell propuso sustituirla por una

fuerza aérea. Ya a partir de 1919 había sugerido la idea, en calidad de prueba (idea que contribuyó en gran parte a su fama o a su notoriedad, depende de nuestro punto de vista), de que el avión había dado al traste con el buque de línea, y, por ende, con la Marina de superficie entera; y en todo el transcurso de su carrera, esta tesis iba a ocupar en su mente un puesto preeminente, justificado solamente por factores de geografía nacional y de mentalidad nacional también. Así, en su primer libro, publicado en 1920, apunta solamente a las posibilidades de un ataque aéreo contra una economía enemiga, y designa a las fuerzas armadas como el último objetivo a considerar: "Nuestra doctrina de Aviación, por tanto, deberá consistir en averiguar dónde se encuentra la Fuerza aérea enemiga, concentrar la Aviación de caza, ataque y bombardeo sobre dicho punto; lograr un resultado decisivo sobre la Fuerza aérea enemiga, y luego atacar a los Ejércitos enemigos en tierra o a los barcos en el mar para lograr su derrota."

Sin embargo, las mejoras introducidas en las características de actuación de los aviones, siempre proyectadas hacia el futuro por el entusiasmo de Mitchell, y su relación con las bases isleñas situadas a lo largo de rutas de círculo máximo en las latitudes más elevadas, sugirieron la posibilidad de un ataque aéreo contra los Estados Unidos. Esta serie de islas venía a constituir una flecha, que lo mismo partía de los Estados Unidos que se dirigía hacia los mismos, y tal vez fué la intuición política de Mitchell la que le llevó, en la América aislacionista de 1920, a preferir describir su teoría sobre el bombardeo estratégico, basándose en lo que pudiera sucederle a Nueva York, que no a lo que pudiéramos nosotros hacerle a Berlín. Recordaréis que a los libros en los que establecía los principios operativos para el empleo de su arma "ofensiva" los tituló: "Nuestra fuerza aérea, llave maestra de la defensa nacional" ("Our Air Force, the Keystone of National Defense") y "Defensa Alada" ("Winged Defense"). Con todo, a través de todos estos circunloquios, para 1925 había elaborado ya una teoría de la guerra basada en un ataque aéreo contra los recursos nacionales del enemigo, mejor que contra sus fuerzas armadas, y había sugerido, en su

plan para la conquista de las bases isleñas, un medio por el cual los Estados Unidos podían llevar a cabo dicha guerra, bien contra Europa o contra Asia. Tal vez su manifestación más sucinta con relación a esta teoría aparece en "Skyways":

"La guerra es el intento de una nación de imponer su voluntad a otra nación mediante la fuerza, una vez que todos los demás medios han fracasado. Por tanto, lo que uno de los combatientes intenta es anular los centros vitales del adversario de tal manera que éste quede incapacitado para defenderse."

Los Ejércitos y las Marinas se desarrollaban como medios de evitar que el enemigo llegara a los puntos estratégicos, y con la ventaja que prestaban las armas modernas a la defensa, la guerra se había convertido en un asunto lento y sangriento.

Sin embargo:

"El advenimiento del poder aéreo, que puede llegar a los centros vitales y neutralizarlos o destruirlos totalmente, ha modificado por completo el cariz del viejo sistema de guerrear. Hoy se ha llegado a comprender que el grueso del Ejército enemigo no constituye más que un falso objetivo, y que los objetivos reales son los centros vitales del enemigo. La antigua teoría de que la victoria supone la destrucción del grueso del Ejército enemigo no se puede continuar sosteniendo. Los mismos Ejércitos pueden quedar descartados por la Fuerza aérea si se lleva a cabo un rápido ataque contra los centros vitales del adversario..."

En diciembre de 1925, un periodista escribió, a propósito del Consejo de Guerra celebrado contra la "proclaria de la Aviación": "El mitchellismo quedará después de que el Coronel Mitchell se haya marchado." En el debate sobre la organización que había constituido la causa principal de su ocaso, el mitchellismo se apuntó solamente un número limitado de tantos en la Air Corps Act (Ley del Air Corps) de 1926 y en la formación del Cuartel General de la Fuerza aérea en 1935. En el reino, más sutil, de la doctrina, su influencia fué tal vez mayor y más importante. A este respecto podemos distinguir un ala derecha y un ala izquierda entre los seguidores del profeta. El C. G. de la Fuerza aérea resulta-

rá en teoría un instrumento capaz de operaciones independientes, y la naturaleza de dichas operaciones se convirtió en un elemento de creciente importancia para el Air Corps. Al aumentar el desasosiego en Europa y Asia, mediada la tercera decena del siglo actual, se estudiaron con interés creciente los problemas que planteaba la defensa nacional, y hubo en el Air Corps quienes, por convencimiento o por conveniencia, desearon caminar de acuerdo con el Departamento de Guerra y con la Oficina Conjunta del Ejército y la Marina (Joint Army-Navy Board) en cuanto a la limitación del papel a representar por la Fuerza aérea del Cuartel General, reduciéndolo a operaciones casi independientes. Estas fueron de carácter ampliamente defensivo, subordinando el bombardeo estratégico a las actividades antiaéreas y a aquellas operaciones sobre el agua "en apoyo de o en lugar de las fuerzas navales", según determinaba la Joint Action of the Army and Navy de 11 de septiembre de 1935.

Esta visión viene recogida en la Memoria del Air Corps de 1935:

"La política nacional, la situación geográfica de las bases y las autonomías actuales de los aviones, que no permiten el ataque de la estructura nacional de cualquier probable enemigo, dictan el papel a representar por el Cuartel General de la Fuerza aérea, limitándolo al de una mera defensa, y determinan asimismo sus verdaderos objetivos."

Cuando en 1938-1939 el "slogan" de la "defensa del hemisferio" sustituyó al de la "defensa nacional", esta teoría se amplió para comprender en su seno nuevos territorios; pero desde el punto de vista estratégico continuó siendo la misma en gran parte. Aparentemente por lo menos, el "B-29" se construyó en 1940 para evitar que las potencias del Eje pudieran establecer bases en la América latina, más que para transportar a Hiroshima la bomba atómica. En junio de dicho año, un General del Air Corps, ansioso de conseguir la ayuda del pacifista más eminente de la industria del automóvil, podía decir por ello con la mayor seriedad: "No debería resultar difícil convencer a Mr. Ford de que el bombardero, por lo que a nosotros respecta, no

es un arma ofensiva, sino el medio mejor de que disponemos para defender a los Estados Unidos."

Si este grupo de Oficiales de Aviación adoptó solamente las primitivas bases del pensamiento de Mitchell, los otros, a los que he llamado radicales, deseaban aceptar la totalidad de su doctrina. En los primeros años de la tercera decena del siglo, la Escuela Táctica del Air Corps vino a quedar bajo el dominio de hombres de esta hechura. Esto no había sido siempre así. Aun en 1928, el Jefe del Air Corps había rechazado una publicación sobre la "Doctrina de las Fuerzas aéreas", que le sometió el Jefe de la Escuela Táctica del Air Corps (ACTS) porque en él se subordinaba la Fuerza aérea a las Fuerzas terrestres. Sin embargo, las conferencias pronunciadas en la Escuela no dejan lugar a dudas sobre la amplitud de la revolución operada en el campo de las ideas. Uno de los instructores ha hablado más tarde de las dificultades que encontraban los mismos para obtener material a utilizar en los cursos, y ha indicado asimismo parte de las lecturas de dichos instructores: Clausewitz (que estaba en su tiempo): "The Price of Peace" ("El precio de la paz"); de Frank Simon (un libro muy bueno también); el "viejo" Liddell Hart, Goering y Douhet (quien "realmente fué el que asestó el primer golpe"). Creo que la primera edición traducida de Douhet fué una tirada en 1932 para la Escuela, utilizando una multicopista. Con todo, las conferencias podían haberse redactado, en su mayor parte, teniendo a Mitchell como única autoridad. Los instructores enseñaron un tipo de guerra ofensiva, cuyo objetivo era la voluntad y capacidad de resistencia del enemigo, y en la que cooperaban las tres Armas, pero en la que cada una de éstas tenía asignada una misión específica. El papel de la Aviación, según sugerían modestamente, era atacar la totalidad de la estructura nacional del enemigo. La guerra moderna, con sus exorbitantes factores materiales, concede una importancia especial a la estructura económica nacional, especialmente a su "red industrial". Una nación podría quedar derrotada perturbando el delicado equilibrio de su compleja organización, la cual es vulnerable a un ataque aéreo. Las perturbacio-

nes provocadas en esta red de estrechas mallas podrían arruinar la voluntad de resistencia del enemigo; pero el verdadero objetivo lo constituía la industria enemiga, no su moral.

En dos aspectos importantes, desde el punto de vista práctico, fueron los conferenciantes más allá que el propio Mitchell. Se dieron cuenta de la improbabilidad de que actuáramos en una guerra de envergadura completamente solos. "Si nos viéramos arrastrados a una guerra que hubiera estallado entre otras grandes potencias, inevitablemente encontraríamos aliados. Al encontrarse estos aliados incluidos en la esfera aérea de influencia, podrían facilitar bases de operaciones para nuestra Fuerza aérea, a la cual le es posible, con los modernos aviones, volar directamente... desde el hemisferio occidental." Además, se dieron cuenta asimismo de que el desorganizar totalmente la industria enemiga mediante bombardeos requiere algo más que ataques al azar sobre objetivos de oportunidad, de manera que "... misión de la estrategia en tiempo de paz es el sopesar el potencial bélico de los posibles enemigos y descubrir aquellas zonas relativamente indefendidas que pudieran resultar provechosas en caso de que desencadenáramos un ataque".

Estas consideraciones de índole práctica, así como la teoría general, habían de asumir una forma más tangible en 1941. En marzo de dicho año, en el curso de las conversaciones del Estado Mayor angloamericano, se nos aseguraron bases aéreas avanzadas en el Reino Unido si entrábamos en la guerra, y ya desde algún tiempo antes la reducida Rama de Análisis Económico (Economic Analysis Branch) de la Sección de Información del Comandante general del Air Corps, había dado comienzo a un modesto estudio en pequeña escala de los objetivos aprovechables en los territorios del Eje. Cuando, en la primavera de 1941, se creó el Estado Mayor de la AAF, su División de Planes (Plans Division, AWPD) quedó integrada casi exclusivamente por antiguos instructores de la Escuela Táctica del Air Corps, y la teoría en que habían fundamentado su enseñanza inspiró el primero de los planes aéreos para la segunda guerra mundial. Me gustaría poder exhibir este documento, conocido con la signatu-

ra AWPD/1, como "prueba A" de la defensa en el reciente debate mantenido en las columnas de la revista "Harper's" sobre la "mentalidad militar". Confeccionado en unos pocos días de esfuerzo apresurado por un puñado de Oficiales, entre los que se encontraban Hal George, Possum Hansell, Larry Kuter y Ken Walter, proporcionó una visión anticipada de la fase europea de la guerra, que en muchos respectos resultó de una precisión asombrosa. El AWPD/1, que relacionó las necesidades de la Aviación para el llamado "Programa de la Victoria", se incorporó al Joint Board Estimate U. S. Over-all Production Requirements de 11 de septiembre de 1941 (cálculo de las necesidades totales de producción de los Estados Unidos, realizados por la Oficina Mixta) el famoso "plan de guerra secreto", publicado por el "Tribune", de Chicago, tres días antes de Pearl Harbour en edición especial para anticiparse a la edición matutina del "Sun", también de Chicago. El plan aéreo proyectaba una larga e intensa ofensiva de bombardeo contra Alemania, que debía alcanzar su momento culminante en la primavera de 1944; con ello **pudiera** acabarse con Alemania (nótese el subrayado); pero se tomaron medidas asimismo para apoyar un desembarco en el Continente y para la campaña terrestre subsiguiente.

A grandes rasgos, esta teoría de la guerra era semejante a la mantenida por la RAF, si bien sir Arthur Harris, del Mando de Bombardeo inglés, se mostraba más confiado en que la Aviación podría derrotar a Alemania por sí sola. Sin embargo, ambas fuerzas aéreas diferían abiertamente en cuanto a los medios de conseguir los fines deseados. Dos años de guerra habían convencido a la RAF de que con las defensas que tenían los alemanes, solamente el bombardeo nocturno podía llevarse a cabo con regularidad, y posteriores experiencias limitadas realizadas con el "B-17" les indujeron a ampliar este criterio a la AAF. El bombardeo nocturno, con los instrumentos de que se disponía entonces, suponía el bombardeo de zonas, y dada la proximidad de los alojamientos de los obreros a las concentraciones industriales, los ingleses tendieron a dar más importancia que los

americanos a los efectos morales del bombardeo.

Por el contrario, el AWPD/1 se basa en el principio de que el potencial bélico alemán podía quedar paralizado mediante la destrucción de un número limitado de sus objetivos estratégicos, vulnerables solamente mediante un ataque de precisión realizado durante el día. Esta clase de bombardeo había sido objeto de enseñanza en las Escuelas del Air Corps, y en las condiciones ideales del entrenamiento había conseguido cierto éxito. Los orígenes de esta doctrina táctica son difíciles de determinar. (En la primera guerra mundial y en el Air Corps, hasta el año 1926, el bombardeo estratégico había constituido una operación nocturna.) Es posible que influyera de algún modo la tradición de la buena puntería americana. El disgusto experimentado por el bombardeo indiscriminado de zonas civiles, tan general en aquel mundo a la antigua que fué el nuestro antes de Guernica, Varsovia y Rotterdam, fomentó la tendencia hacia el bombardeo de precisión. Lo mismo ocurrió con relación a la importancia que concedimos en nuestro esquema de defensa nacional en los ataques por parte de barcos. Los impresionantes resultados del año 1920 se habían logrado mediante ataques a media y baja altura contra navíos indefensos y anclados. Cuando las armas antiaéreas se perfeccionaron, los sobrealimentadores llevaron a los bombarderos a alturas mayores que las alcanzadas por el fuego antiaéreo; miras de bombas perfeccionadas (Norden y Sperry) y el sistema de bombardeo en formación ("formation pattern bombing") compensaron en parte el incremento de altura. Táctica y material proyectados para una defensa contra fuerzas navales, podían adaptarse fácilmente a un empleo ofensivo contra objetivos terrestres, y así ocurrió. Todos los estrategas consideraron los métodos de precisión como un refinamiento nada más del principio de la economía de fuerzas que constituía la base del concepto total del bombardeo estratégico.

Como es obvio, nadie pudo objetar nada contra la precisión, aunque los objetivos en los ataques "de saturación" de la RAF no iban a lograrse de una manera completa

mediante la destrucción de un número limitado de objetivos escogidos con exactitud. Lo que diferenció el pensamiento de la RAF del de la AAF fué la cuestión de la factibilidad de la táctica de precisión, no la cuestión de su conveniencia o su deseabilidad. "Bombardeo de precisión" significaba bombardeo diurno, y la RAF se hallaba convencida, por experiencia propia y por la de la Luftwaffe, de que dicha táctica resultaba demasiado cara ante las defensas, constantemente mejoradas bajo el cielo de Europa. Los que confeccionaban los planes de la AAF confiaban en que las operaciones diurnas **podían** tal vez realizarse con provecho. Habían manifestado la necesidad urgente de perfeccionar un tipo de avión de escolta de gran autonomía para proteger a los bombarderos de los ataques de la caza de la Fuerza aérea alemana; pero hasta últimos de 1943 no apareció tal tipo de avión. Cuando los Estados Unidos entraron en la guerra europea, la AAF tenía que depender de la solidez de construcción del "B-17" y del "B-24", de la potencia de fuego de formaciones cerradas de dichos aviones, en cada uno de los cuales iban montadas diez ametralladoras calibre 0,50, y de la ayuda que suponía el volar a 7.500 metros de altura. En el curso de sus amistosos debates, la RAF pudo aportar el argumento de su experiencia; la AAF sólo podía aportar su fe. Fe que incluso a veces flaqueó considerablemente. A través de circunstancias no siempre comunes en una guerra, algunos miembros del Estado Mayor encargados de la confección de planes que habían expresado la formulación teórica final de la doctrina del bombardeo a gran altura, de precisión y durante el día, se encontraron ocupando puestos en los que se probaron por primera vez sus tácticas. Uno de ellos escribió con este motivo: "Francamente, hubo multitud de ocasiones en que dudamos seriamente de la adhesión práctica a tal lema." Sin embargo, querían, como dice la canción en "Hudibras",

"demostrar su doctrina ortodoxa
mediante golpes y trastazos apostólicos".

¿Qué más podríais pedirle a un Oficial de Estado Mayor?