



La defensa aérea de los Estados Unidos en la actualidad

Por el Teniente General GEORGE E. STRATEMEYER

(De *Military Review*.)

Aunque la aprobación de la Ley de Seguridad Nacional de 1947 concede a la nueva Fuerza Aérea de los Estados Unidos la autonomía tanto tiempo ansiada, su misión principal permanece inalterable: la defensa aérea de los Estados Unidos y su territorio y el apoyo de la política exterior americana en nuestro esfuerzo por mantener la paz.

Para realizar esta misión de responsabilidad, la FA continuará esforzándose por el establecimiento de una eficiente FA Regular, aumentada por una Guardia Nacional Aérea bien adiestrada y una poderosa Reserva Aérea.

No obstante, si hemos de alcanzar esta meta, es necesario que el público en gene-

ral despierte de su apatía tradicional hacia la seguridad nacional. Mientras tanto, consideraremos nuestro deber informar honradamente a la nación sobre el estado peligrosamente débil en que se encuentra nuestra defensa nacional, especialmente en cuanto a defensa aérea.

Casi unánimemente, el público parece ser de opinión que los Estados Unidos mantiene la FA más grande del mundo. Esto está muy lejos de ser la verdad. El hecho es que la "incursión" de las ciento y pico "Superfortalezas" Boeing B-29 sobre Nueva York el 16 de mayo último casi incluía toda nuestra fuerza operativa de bombarderos pesados en los Estados Unidos.

El público, en general, aparentemente des-

cansa tranquilo disfrutando de una falsa sensación de seguridad basada en las reservas de aviadores adiestrados, dotaciones y aviones acumulados durante la pasada guerra. No se da cuenta de que miles de estos aviadores que volaron sobre Europa y las islas japonesas en largas y majestuosas formaciones de bombarderos y cazas, se pierden cada año a causa de edad avanzada, muerte o incapacidad. En cuanto a los aviones, muchos han sido desechados o rápidamente están tornándose anticuados.

Durante la rápida desmovilización, a raíz de terminarse la guerra, nuestra FA, que se componía de unos 2.500.000 hombres, 230 grupos y 85.000 aviones de combate, quedó reducida a casi nada. De acuerdo con las normas del Departamento de Guerra, licenciábamos a los hombres que habían estado en el servicio más tiempo. Así perdimos nuestro personal de más experiencia, tanto militar como civil. Como resultado, después de la desmovilización, no teníamos un solo escuadrón que llenara los requisitos de eficiencia de tiempos de guerra.

Sin embargo, durante los últimos dos años, al mismo tiempo que retirábamos nuestras principales fuerzas de combate de ultramar, clasificábamos nuestro personal, reducíamos nuestras unidades y replegábamos éstas de acuerdo con los requerimientos estratégicos, luchábamos por reconstruir otra vez nuestras mermadas fuerzas en una organización bien adiestrada, capaz de llevar a cabo nuestra misión de garantizar la seguridad nacional americana y apoyar la Organización de las Naciones Unidas.

Actualmente, las FA cuentan con 41 grupos operativos, y para fines de este año esperamos armar completamente alrededor de 14 grupos adicionales. Esto es mucho menos de lo que se considera necesario para garantizar la seguridad nacional; pero ésta es la cantidad máxima que podremos mantener bajo las asignaciones actuales.

Actualmente, nuestros efectivos ascienden a 310.000 hombres: 45.000 Oficiales y 265.000 soldados. Alrededor del 80 por 100 de nuestros hombres necesitan adiestramiento técnico adicional, y a este efecto mantenemos al presente 40.000 estudiantes en nuestras escuelas técnicas. Pasarán al-

gunos años, sin embargo, antes de que todo nuestro personal posea los conocimientos técnicos necesarios.

Hemos establecido en nuestra FA una organización de tiempos de paz, compuesta de ocho mandos principales: el Estratégico, el Táctico, el de Instrucción, el de Material de Aviación, el de Transporte Aéreo, el de los Campos de Prueba Aéreos, la Universidad de las FA y nuestro propio Mando Aéreo de Defensa (MAD).

El MAD tiene a su cargo la importante misión de la defensa aérea de los Estados Unidos Continentales, el adiestramiento de las Reservas Aéreas y la supervisión del adiestramiento de la Guardia Nacional Aérea, junto con el del Cuerpo Aéreo de Adiestramiento de Oficiales de Reserva, la Patrulla Aérea Civil y los Escuchas Aéreos. Además, cooperamos estrechamente con las organizaciones civiles dedicadas al desarrollo del poder aéreo, tales como la Asociación de la Fuerza Aérea, la Asociación Aérea de Reserva, la Asociación Nacional Aeronáutica, la Legión Americana, la Asociación de Oficiales de Reserva, los Veteranos de Guerras Extranjeras y grupos similares.

El MAD está compuesto de seis FA: la Primera, la Segunda, la Cuarta, la Décima, la Undécima y la Décimocuarta, las cuales ocupan zonas geográficas que coinciden con las seis Zonas del Ejército.

Nuestros caudillos militares han estimado que una FA suficientemente poderosa para garantizar la seguridad nacional del país, requiere una FA Regular de unos 400.000 hombres y 10.000 aviones de combate, y para adiestramiento, apoyada por una Guardia Nacional Aérea altamente adiestrada y una gran Reserva Aérea. En la forma que están las cosas actualmente, no podemos esperar alcanzar esa meta.

Los planes originales disponían para aproximadamente 25 Grupos de la Guardia Nacional, con un total de 515 Unidades de la Guardia Aérea divididas en 12 Brigadas. Sin embargo, bien puede que esta organización sea reducida de un 30 a un 40 por 100.

Aun en el Estado de Nueva York, donde

la Guardia Nacional Aérea es responsable de la mayor parte de la defensa aérea de la zona de esa ciudad, solamente una unidad aérea ha recibido reconocimiento federal.

Una circunstancia halagüeña en el programa de la Guardia Nacional Aérea que nos regocijamos en recoger ha sido el pedido hecho a la Lockheed Aircraft Corporation de 86 cazas de reacción P-80 "Shooting Star" para ser entregados a las unidades de la Guardia Nacional Aérea durante la primavera próxima.

El programa de adiestramiento en servicio activo de la Reserva Aérea tuvo que ser fuertemente reducido. Sólo nos permitió que 15.000 reservistas aéreos participaran en el adiestramiento de verano este año, en lugar de los 170.000 que proyectamos originalmente. Nuestro adiestramiento en tiempo parcial ha sufrido también. De los 28.630 Oficiales aviadores de Reserva Aérea que se matricularon para recibir adiestramiento bajo este plan, sólo 9.786 están recibiendo instrucción.

Para economizar los fondos, en el programa de adiestramiento de la Reserva Aérea hemos tenido que descontinuar el uso de cazas de combate. En su lugar se están usando aviones de adiestramiento, como el North American AT-6 "Texan" y el Beechcraft "AT-7" y "AT-11", cuya operación es más económica.

También nos vimos obligados a modificar el programa de adiestramiento de verano de la Reserva Aérea. En lugar de llamar a los reservistas por unidades, como habíamos planeado, éstos tuvieron que ser llamados individualmente para que comparecieran al campamento de verano más cercano a ejercer sus especialidades militares.

Nuestro programa del Cuerpo de Adiestramiento Aéreo de Oficiales de Reserva ofrece un cuadro más halagador. De 37 instituciones educativas recientemente invitadas a participar en este programa, 18 han aceptado definitivamente. Estas aumentarían a casi 100 el número de escuelas que adiestran colegiales para la obtención de nombramiento como Oficiales en la Reserva Aérea.

La Patrulla Aérea Civil (PAC), una organización de pilotos privados voluntarios que durante la segunda guerra mundial ayudaron a las FA en patrullas antisubmarinas y en otras misiones, funcionará en el futuro bajo el MAD. En la actualidad, la PAC está organizada en 49 Brigadas, una en cada Estado y una en el territorio de Hawai.

La PAC está realizando una gran obra. El Estado de Illinois, por ejemplo, ha organizado unidades de socorro para prestar ayuda en caso de desastres en cualquier parte del Estado. La Brigada de la PAC de Illinois ha organizado una red radiodifusora estatal, que comprende dos estaciones estratégicamente situadas, para transmisiones en caso de desastres, así como para fines de entrenamiento.

Reconociendo el valor de proveer a las generaciones del mañana con los conocimientos básicos de la aviación de modo que estén mejor preparadas para formar opiniones inteligentes en la futura Edad Aérea, el Cuartel General del MAD mantiene constante enlace con el Cuartel General Nacional de los Muchachos Escuchas de América.

El enlace se mantiene mediante la asignación de un Oficial bien capacitado a cada una de las doce oficinas regionales de escuchas. El MAD actualmente está haciendo arreglos con el personal ejecutivo nacional de los escuchas aéreos para organizar aproximadamente 25 campamentos de verano a través de la nación para los escuchas aéreos. La matrícula actual de los escuchas aéreos sobrepasa los 8.000, cuyas edades fluctúan entre los quince y veintiún años.

De todo el programa de Defensa Aérea, nada traería resultados más lamentables que una reducción en los fondos para Investigaciones y Desarrollos. Hoy, que las otras naciones están empleando dinero y tiempo en mantener su equipo bélico técnicamente al compás de los nuevos conceptos estratégicos, es imperativo que continuemos trabajando en nuestros laboratorios.

Creemos que la solución a nuestro pedido de un bombardero pesado estratégico con suficiente autonomía de vuelo y capacidad de carga para la guerra del mañana, sea un nuevo avión de seis motores en estado

de experimentación en Wright Field. Sin embargo, pasarán seis o siete años antes de que dicho avión esté listo para producirse en serie.

Actualmente, los técnicos en Wright Field están trabajando incansablemente para superar la ventaja que nos lleva Inglaterra en el desarrollo de aviones propulsados por reacción. Confían en que las FA podrían diseñar y producir más y mejores aviones que cualquier otro país si contasen con suficiente dinero para investigaciones.

Después de Pearl Harbour tuvimos que decidir si era posible para los Estados Unidos alcanzar la victoria con las armas entonces disponibles, o si debía iniciarse un extenso programa de investigaciones para desarrollar armas completamente nuevas.

Se decidió emplear y desarrollar las armas que teníamos. La decisión fué necesariamente una aventura, pues si la guerra se hubiera prolongado, hubiese sido muy posible que las armas revolucionarias alemanas, entonces en estado de desarrollo, nos hubiesen causado la derrota.

Por ejemplo, los alemanes habían diseñado un cohete antiaéreo. De haber podido perfeccionar un dispositivo de selección o espoleta de proximidad para este proyectil, podrían muy bien haber alejado a nuestros bombarderos estratégicos de zonas industriales fuertemente defendidas.

La defensa de los Estados Unidos tendrá que depender de armas y tácticas desarrolladas hoy día en tiempos de paz. Por tanto, es fácil comprender los posibles efectos desastrosos de una economía mal entendida en Investigaciones y Desarrollos.

Conjuntamente con un adecuado programa de Investigaciones y Desarrollos, debemos mantener una próspera industria aeronáutica, capaz de rápida expansión en caso de necesidad. El Comité Coordinador Aéreo realizó el año pasado un estudio de los requerimientos mínimos de tiempos de paz de la industria aeronáutica, si ésta había de tener suficiente capacidad para expansionarse hasta satisfacer las necesidades de un caso de urgencia. Ese grupo determinó que el nivel anual mínimo de producción era

de 3.000 aviones. Desafortunadamente, en 1947, nuestra industria aeronáutica produjo sólo 1.700 aviones.

Si surgiese otra guerra, necesitaríamos un gran número de aviones tan grandes y más grandes aún que nuestro más moderno y gigantesco transporte de carga, el Douglas C-74 "Globemaster", que puede llevar 126 hombres completamente equipados a una distancia de 3.500 millas aproximadamente.

Debe haber además un sistema eficiente de transporte aéreo civil que ayude a mantener una industria de aviación adecuada. A través de toda la última guerra, nuestro Mando Aéreo de Transporte exploró una red de rutas aéreas y aeródromos alrededor del mundo. En la campaña de Birmania solamente, se transportaron 678.000 toneladas de carga por aire a Birmania.

Favorecemos la instrucción militar obligatoria como una necesidad para que las FA puedan contar con suficiente número de personal de Aviación básicamente entrenado, y para poder mantener la Guardia Nacional Aérea y la Reserva Aérea con todos sus efectivos. Los alistamientos voluntarios no son todavía suficientes para satisfacer las demandas.

Los planes para la movilización industrial son también de vital importancia. El Mando Aéreo de Material está actualmente elaborando un programa para facilitar una transición ordenada y rápida hacia la expansión de la producción en caso de que surja una emergencia nacional. Nosotros, los del MAD, trabajamos en otro programa que envuelve la industria. Para valernos mejor en tiempos de paz de las facilidades de adiestramiento y de los conocimientos técnicos de la industria, estamos tratando de establecer unidades de la Reserva Aérea de tipo de servicio en varios talleres y fábricas que tengan problemas análogos a aquellos con que tropiezan esas organizaciones. El público debe comprender que si permitimos que nuestras defensas nacionales se vuelvan impotentes, como sucedió al terminar la primera guerra mundial, y como sucede en la actualidad, estamos invitando al desastre.

Durante la reciente guerra nos tomó

considerable tiempo ponernos en condiciones de combate: tres años, como cuestión de hecho, antes de que pudiésemos llevar a cabo incursiones de bombardeo diurnas de precisión sobre el suelo de Alemania. Se cree que nos tomaría igual tiempo en otra ocasión. Pero, ¿tendremos tiempo para prepararnos, tiempo para convertir la producción de paz a la de guerra en caso de que surja otro conflicto? Probablemente, no. El mundo entero fué testigo de cómo llegamos a ser el "Arsenal de la Democracia" la última vez. La próxima vez, seremos los primeros en ser atacados, antes de que tengamos tiempo para prepararnos.

Nuestro bombardeo estratégico sobre la industria alemana y japonesa puede bien haber sentado la norma que siga un futuro enemigo al atacarnos. En el futuro pronosticable, se empleará el bombardero pesado, como lo fué en la guerra pasada, para reducir el potencial enemigo tan rápidamente como sea posible.

Hoy, nuestras industrias pesadas más importantes, la mayoría de las cuales están concentradas al norte de la latitud 30°, radican dentro del alcance de un enemigo que posea bases cerca del Artico. Nuestras ciudades industriales del medio Oeste, que contribuyeron con la mayoría de nuestros materiales en la segunda guerra mundial, pueden muy bien ser los primeros objetivos de un ataque.

El paralelo de latitud 30° Norte constituye aproximadamente la frontera meridional de los Estados Unidos, la cual pasa por el extremo septentrional de Méjico, la punta inferior de Tejas, Nueva Orleans y Jacksonville, Florida. Todo centro industrial importante de los Estados Unidos radica más arriba de esta línea. Chicago, Detroit, Pittsburgh y Nueva York están bien al norte del paralelo 40° Norte con Filadelfia a horcajadas del paralelo 40°, y Wáshington, a sólo 75 millas al sur de éste.

A través del Atlántico, el paralelo 30° Norte pasa a través del norte de Africa y por debajo del litoral meridional del Mediterráneo en todos los puntos. Inglaterra

Francia, Alemania, Polonia, los Países Escandinavos, Italia y los Balcanes, están muy al Norte de éste. En Asia, el paralelo 30° pasa a través de Arabia, Irán, India, Tibet y China. Toda Rusia y el Japón quedan más arriba de la línea.

Una autonomía de vuelo de 5.000 millas le permitiría a un avión levantar vuelo desde una base situada bajo el Círculo Artico, volar a través de la región polar en un viaje de ida y alcanzar los grandes centros industriales-político-militares al otro lado del mundo.

De acuerdo con un mapa de proyección polar, Moscú está al norte de la ciudad de Nueva York, y Vladivostock está al norte de San Francisco. La capital rusa está a 4.300 millas aéreas de la base americana más cercana. Berlín queda a sólo 3.600. Los países industriales de Europa y Asia que han sido los agresores en las guerras mundiales, están situados al norte de los Estados Unidos, y el Canadá, al otro lado de las regiones árticas y el Polo Norte.

De venir un ataque de uno de estos países otra vez, es probable que fuera lanzado con modernos aviones de gran autonomía de vuelo o proyectiles aéreos de largo alcance a través de las desoladas regiones del Polo.

El reciente vuelo de William P. Odom, pilotando un bombardero mediano convertido en Douglas A-26 "Invader"—19.645 millas alrededor del globo terráqueo en poco más de setenta y tres horas—, debería hacer comprender al pueblo americano lo cerca que está nuestro país en millas aéreas de los otros Continentes.

El Comité Coordinador Aéreo ha estimado que debería haber disponible para la compra de aviones aproximadamente un billón de dólares anuales para las FA solamente. Esto es menos de una tercera parte del 1 por 100 de los 330 billones de dólares que le costó la segunda guerra mundial a los Estados Unidos.

¿Se ha hecho alguna vez una inversión más lógica?