



## Una Fuerza Aérea de calidad

Por el Coronel JOHN W. CARPENTER

(De *Air University Quarterly Review*.)

Durante la segunda Guerra mundial nuestro país fué lanzado inadvertidamente a un "espejismo del número", no demasiado sutil por cierto, enmascarado bajo el nombre de "programa de expansión", necesario para incrementar nuestras fuerzas combatientes de tiempos de paz hasta el nivel requerido por la guerra. El destino de la nación quedó, por tanto, sujeto a las deducciones de este insidioso espejismo.

Como nuestra Fuerza Aérea era joven y se encontraba muy retrasada con relación a las de otras naciones rectoras del mundo, la entonces Fuerza Aérea del Ejército (AAF) de los Estados Unidos se encontró sumida en este "espejismo del número" mucho más profundamente que cualquier otra rama de las Fuerzas Armadas. Para ver claramente la verdad que encierra esta afirmación basta que consideremos algunas cifras "anteriores" y "posteriores" al hecho que nos ocupa. El 30 de junio de 1939 la AAF estaba integrada por 23.455 miembros militares; el 30 de junio de 1943 sus listas comprendían 2.197.114 personas. Como es obvio, un incremento de esta magnitud, obtenido empleando como catalizador la urgencia que la guerra imponía, obligó a modificaciones en gran escala en el programa de instrucción existente.

Nuestra política nacional, con relación a una fuerza armada, implica el concepto de un "Ejército civil", nacido cuando así lo dictan las exigencias de la guerra e instruido por un núcleo de combatientes profesionales que constituyen nuestras reducidas fuerzas armadas regulares. Bajo tal concepción de las cosas, el que exista cierto grado de "espejismo del número" es un mal necesario. Pero, ¿hasta dónde podemos llegar? ¿Cuántos hombres, cuántas tripulaciones de combate y cuántas unidades podemos poner en campaña? ¿Y cuál será la rapidez con la que se les pueda instruir?

Ya que el único medio de que se dispone para aumentar el ritmo de este proceso más allá de determinado punto es el de acortar el período de instrucción, resulta evidente que existe un límite en estos acortamientos, más allá del cual sería imprudente y loco aventurarse. Llevado al absurdo, un sistema de instrucción que funcionara en estas condiciones podría continuar acelerando la formación de unidades de combate mediante la formación de tripulaciones mandadas por pilotos incapaces de conseguir levantar del suelo sus aviones. Lo mismo puede ser aplicable a los equipos de tierra y al personal administrativo y de los servicios de abastecimiento.

Por tanto, resulta perentorio que consigamos un equilibrio que facilite el mayor número posible de individuos y unidades y que, sin embargo, asegure que estos individuos y unidades puedan realizar satisfactoriamente su misión principal, sea ésta la de disparar sus ametralladoras y cañones, lanzar bombas o descargar camiones.

Considerando objetivamente este problema, parece evidente que la AAF se excedió en este "espejismo del número" durante determinados momentos de la pasada guerra. Uno de nuestros más eminentes analistas de operaciones, el doctor Thomas I. Edwards, del Cuartel General de la USAF, llegó a esta conclusión en el curso de una conferencia que pronunció el 12 de noviembre de 1947 en la Escuela de Estado Mayor y Mando Aéreo. El doctor Edwards señaló una extraña paradoja con relación a la exactitud de los bombardeos, y que fué puesta de manifiesto tras analizar determinados resultados de los bombardeos llevados a cabo por la Octava Fuerza Aérea estadounidense. Se descubrió que las formaciones de bombardeo que realizaban individualmente el cálculo de la puntería en las pasadas de bombardeo alcanzaban el porcentaje menor de impactos en un radio de 300 metros en torno al blanco; luego, aquellas formaciones en las que cada jefe de grupo determinaba el alcance y la deriva para su grupo alcanzaban un porcentaje algo superior en el número de bombas caídas en el mismo radio de 300 metros desde el blanco; y, finalmente, las formaciones en las que solamente el jefe del regimiento colimaba determinando el alcance y la deriva (lanzando todos los miembros de su unidad sus bombas donde él lanzaba), alcanzaron el porcentaje más elevado de impactos en el repetido radio. Como a estas conclusiones se llegó por un análisis que consideraba siempre las mismas condiciones, el doctor Edwards señaló que muy bien podría buscarse la confirmación de las mismas recurriendo a otros medios de prueba. Sin embargo, añadió que los resultados obtenidos mediante un análisis sin modificar las condiciones resultan adecuados para: 1.º, fines de tanteo; 2.º, rápida táctica de identificación, que goza de gran valor militar; 3.º, identificación de las principales fuentes de error. Aparentemente, esta información fué utilizada por la Octava Fuerza Aérea para determinar el tipo de formación que resultaba más ventajoso para atacar los objetivos contra los que sus fuerzas actuaban.

Según la teoría del bombardeo y las leyes de

la probabilidad, cuantos más lanzamientos se llevaran a cabo apuntando individualmente, mejores resultados en cuanto a precisión hubieran debido conseguirse en el bombardeo. De los datos presentados en el análisis más arriba citado se ve claramente que, en igualdad de condiciones, el grado de precisión logrado lo fué en orden inverso al que pudiera haberse esperado. O, dicho de otra manera, que en lugar de resultar más precisos los lanzamientos mediante colimación individual, resultaron, por el contrario, los menos exactos. Tales resultados obligaron a la AAF a adoptar el principio de "tripulación-directora" en sus formaciones de bombardeo. En términos sencillos, este principio implicaba el empleo de tripulaciones especialmente instruidas y seleccionadas para dirigir una formación de combate. La tripulación-directora se ocupaba de la navegación y del bombardeo y decidía por toda la unidad en conjunto. La adopción de este principio permitió a la AAF situar un mayor número de aviones sobre un objetivo dado, aproximándose mucho la exactitud alcanzada en el bombardeo conjunto a la conseguida por las bombas arrojadas por la tripulación-directora. Todas las demás tripulaciones se hallaban menos entrenadas, y simplemente se limitaban a lanzar sus bombas donde las lanzaba el jefe. De esta forma, y considerando su bajo nivel de instrucción, las tripulaciones de los flancos del jefe alcanzaron realmente mejores resultados que los que hubieran obtenido mediante colimaciones individuales. Como es natural, esto planteó inmediatamente la siguiente pregunta: "¿Y no hubiera sido mejor emplear solamente la mitad de las tripulaciones, entrenándolas doblemente?"

Otro ejemplo de falta de instrucción de las tripulaciones de los bombarderos de la AAF fué la dificultad experimentada por nuestras unidades para destruir las plataformas alemanas para el lanzamiento de proyectiles-cohete. Muy pocas de estas instalaciones quedaron realmente destruidas. Tras cada bombardeo los alemanes las cambiaban rápidamente de posición, e Inglaterra nunca se vió libre de la amenaza de las armas "V" hasta que las plataformas de lanzamiento fueron colocadas muy a retaguardia o bien abandonadas totalmente, debido a los avances de las tropas terrestres tras los desembarcos de Normandía. Parte considerable del esfuerzo total de nuestra Aviación de bombardeo se orientó contra las instalaciones para el lanzamiento de proyectiles-cohete, aunque se lograron muy pocos impactos. Hay que recordar

que estos objetivos eran relativamente pequeños. Es más: muchos de nuestros jefes en la Fuerza Aérea consideraron que no constituían objetivos adecuados, especialmente para nuestros aviones de bombardeo horizontal. Queda el hecho, no obstante, de que para el esfuerzo realizado el resultado fué muy escaso. De nuevo en este caso no se hallaban nuestras tripulaciones instruidas en grado bastante para que pudieran aprovechar plenamente las posibilidades del material de que disponían. Sencillamente, no hubo tiempo para enseñarles todo cuanto había que aprender, y mucho menos tiempo disponible para alcanzar un elevado grado de competencia mediante la práctica y la repetición. Tal fué lo que la urgencia impuesta por la guerra ocasionó sobre los resultados del sistema de instrucción de la Fuerza Aérea.

El examen de la influencia del "espejismo del número" sobre el sistema de instrucción, revela ciertas estadísticas interesantes, que a su vez aclaran algunas de las razones de estas deficiencias docentes. Consideremos por un momento la tripulación de un bombardero pesado. Constituye un equipo integrado por el más variado surtido de especialistas y que exige el más elevado grado de instrucción antes de que pueda llevar a cabo su misión primordial (el bombardeo preciso del objetivo y el regreso a territorio amigo frente a la oposición del adversario).

En agosto de 1943 el sistema de instrucción de la AAF en la zona del interior formaba mensualmente unas 500 tripulaciones de bombardeo pesado, y apuraba todas las posibilidades para conseguirlo. Súbitamente, y sin avisar con anticipación, la demanda ascendió a más del doble de dicha cifra. El sistema de instrucción respondió formando más de 1.100 tripulaciones en octubre de 1943 y más de 1.000 en noviembre. Tras este logro, la formación de tripulaciones descendió, y no volvió a alcanzar la cifra de las 1.000 hasta marzo de 1944.

Mientras tanto, se dió la orden de realizar un esfuerzo definitivo con vista a las operaciones de desembarco en Normandía en el verano. La organización metropolitana acreció el ritmo de la formación de tripulaciones para bombarderos pesados hasta superar las 1.800 en abril de 1944, más de las 1.500 en junio y julio y más de 1.400 en agosto. Tras este esfuerzo la cifra descendió y nunca volvió a recuperar el máximo alcanzado. Todavía se realizaban intentos para alcanzar nuevamente esta cifra máxima, cuando en febrero de 1945 comenzó la

reducción de fuerzas. Sin embargo, debido a que el final en Europa parecía inevitable y al hecho de que el bombardeo pesado en el Pacífico asumió una nueva importancia, no se alcanzaron las metas perseguidas.

¿Cómo hizo frente el sistema de instrucción a estas siempre crecientes demandas sobre su capacidad de formación? El ciclo de instrucción para las tripulaciones de bombarderos pesados, tras completar la instrucción individual de sus miembros, duraba tres meses. Los períodos de instrucción individual oscilaban entre unas pocas semanas para los tiradores, hasta los nueve meses para los pilotos y más de dos años para los operadores de "radar". Era evidente que la instrucción individual debía quedar terminada para que hubiera tripulaciones a instruir. Y como las crecientes demandas se sucedían a un ritmo tan rápido, el único medio de facilitar el número de tripulaciones pedidas fué acortar el ciclo de instrucción.

Entre las protestas del personal de instrucción, este ciclo se redujo primero a doce semanas, luego a once, más tarde a diez, y en ocasiones incluso a ocho semanas, al objeto de llenar el cielo de aviones. A medida que se produjeron estos "acortamientos", los jefes de los teatros de operaciones fueron informados de las deficiencias crecientes que podrían esperarse de estas tripulaciones mal instruidas; sin embargo, todavía exigieron más de éstas. Una y otra vez la respuesta recibida fué: "Enviad cantidad como sea".

No es nuestra finalidad impugnar las decisiones de nuestros altos jefes militares durante la segunda guerra mundial, ya que al final el resultado victorioso del conflicto evidencia suficientemente la razón en conjunto de tales decisiones. Aparentemente, el "espejismo del número" no produjo nunca el derumbamiento del sistema de instrucción, ya que las tripulaciones formadas en estas desfavorables condiciones fueron las que ganaron la guerra en los cielos del mundo. Sin embargo, la adhesión a este plan que se impuso al sistema de instrucción de la AAF formó las tripulaciones arriba indicadas. Y estas tripulaciones fueron las que encontraron tantas dificultades para alcanzar las plataformas alemanas para el lanzamiento de cohetes, y también las que cometieron un error medio de 360 metros de radio con un visor de bombardeo que se suponía capaz de servir para el bombardeo de la más elevada precisión.

La guerra mundial número 2 se ganó, y todo

cuanto sucedió pertenece al pasado. Para la futura supervivencia hemos de mirar adelante. Los conceptos empleados en relación a la consecución de la victoria en la reciente lucha constituyen historia, y como tal los hemos de considerar. Si hemos de progresar, tenemos que impedir que nuestro pensamiento se estanque haciéndolo girar en torno a acontecimientos ya pasados. Podemos, sin embargo, estudiar las operaciones pasadas y aprender mucho de los errores cometidos, considerándolos como postes indicadores que nos señalan el camino en que puede encontrarse la respuesta a futuros problemas.

La finalidad principal de este estudio es examinar la actual situación de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y proyectar nuestro pensamiento hacia el futuro para determinar hasta dónde podemos llegar en la dirección del "espejismo del número" por lo que respecta a la preparación futura de la fuerza aérea para el combate.

Antes que nada, nos encontramos con que la Fuerza Aérea es una herramienta, un instrumento fabulosamente caro. Interesa y alarma a la vez considerar que los cálculos oficiales de la USAF para el "entretenimiento" del programa básico de 70 "groups" (considerado como requisito mínimo para lograr la seguridad nacional) se eleva a 8.100 millones de dólares, frente a los 3.300 millones consignados en los presupuestos de 1948. A este respecto, mister Stuart Symington, en su "DECLARACIÓN DEL SECRETARIO DE LA FUERZA AÉREA EN SESIÓN PÚBLICA ANTE LA COMISIÓN PRESIDENCIAL DE POLÍTICA AÉREA EL DÍA 26 DE NOVIEMBRE DE 1947", ilustra la posición de la Fuerza Aérea con relación a la conveniencia del programa de los 70 "groups", en la siguiente forma:

"Por último, existen unas fuerzas armadas mínimas por debajo de las cuales nuestra capacidad para proteger nuestras fuentes de energía y nuestra capacidad para la represalia (cosa de que, repito, depende nuestra principal esperanza por la paz del mundo, especialmente en esta época de armas atómicas) se verían gravemente obstaculizadas. El programa de los 70 "groups" fué concebido hace más de un año como expresión de este mínimo. Aún no lo hemos logrado, y actualmente aspiramos a una Fuerza Aérea de 55 "groups" para 1.º de enero de 1948. La continua valoración que este tema ha venido experimen-

tando ha tendido más y más, a medida que el tiempo pasaba, a confirmar la validez de la concepción primitiva de los 70 "groups" como un mínimo, por debajo del cual no podemos continuar encontrándonos si no queremos correr grave riesgo. Os recuerdo que este riesgo no se mide a corto plazo, no es para este mes ni para este año, sino que se mide en términos de un desequilibrio en un programa conjunto que ha de velar por nuestra seguridad, no durante este mes ni durante este año, sino a lo largo del próximo y de los que le sigan. Se trata de un programa que comprende o incluye a la Aviación militar en todos sus aspectos, a la Aviación civil y a la industria aeronáutica de la nación: elementos todos ellos interrelacionados e interdependientes."

Mr. Symington continúa señalando lo que, además de los efectivos numéricos, considera necesario para lograr una fuerte Fuerza Aérea:

"Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que la fuerza requerida no ha de medirse solamente en términos de aviones. Tal cosa no fué cierta en la pasada guerra, y ciertamente tampoco lo será en ninguna guerra futura, ya que la cantidad nunca podrá sustituir aceptablemente a la calidad. La calidad depende principalmente de dos factores: uno, la calidad del equipo (algo que solamente puede lograrse mediante un programa adecuado, es decir, el mejor programa del mundo para la investigación y desarrollo del mismo), y el otro, la calidad del personal (algo que nuevamente hay que medir en términos tan poco matemáticos como son la moral y la eficiencia del mismo)."

Lo que la Fuerza Aérea debe esforzarse por lograr es un sistema que sirva de réplica al primer factor de los dos en que Mr. Symington descompone la calidad de aquélla: la calidad del equipo o material. El producto final de este sistema, pensando en la ofensiva, es una máquina prodigiosamente cara e integrada por una enorme potencia destructora y por los medios de transporte de esta potencia hasta el objetivo; todo ello unido a medios complicados y costosos para asegurar que, tras la llegada al objetivo, éste es alcanzado.

Esto por lo que se refiere al material como tal equipo de la Fuerza Aérea. A continuación consideremos el otro factor integrante de la "ca-

lidad" según Mr. Symington: la calidad del personal. Investigando esta cuestión desde el punto de vista de la Fuerza Aérea, nos encontramos en primer lugar con el personal encargado de manejar y entretener el "equipo de calidad" a que más arriba nos hemos referido. Dado el elevado coste del equipo en cuestión, nosotros, como nación, no podemos permitir falta alguna de experiencia en nuestro personal operativo: el personal de la Fuerza Aérea.

Las operaciones con bombas atómicas constituyen un caso a propósito que viene a demostrarlo. Tratándose de un arma tan cara y de tal importancia, no nos atrevemos a emplear tripulaciones que pudieran errar sus objetivos. Es más, ni siquiera puede tolerarse falta de experiencia alguna entre el personal de tierra que se encarga del entretenimiento del equipo.

Volviendo la vista a la segunda guerra mundial en busca de orientación, nos encontramos con que la Octava Fuerza Aérea, en sus operaciones contra Alemania, alcanzó una proporción de "vuelos" (1) aproximadamente de un 12 a un 15 por 100 en cada operación. ¿Podemos hacer frente a un porcentaje análogo de aviones "vuelos" en caso de futuras hostilidades? Por pequeño que sea el número de estos aviones o proyectiles, ciertamente contribuyen a reducir los efectos del ataque, y en cualquier guerra futura puede preverse fácilmente que se darán circunstancias en las que la vida de la nación podrá depender de aquellos números "extra" de aviones que alcancen su objetivo. Muchas fueron las causas que contribuyeron al porcentaje de "vuelos" arriba indicado; pero en gran número de casos ello pudo achacarse a la falta de instrucción apropiada del personal operativo y del encargado de los trabajos de entretenimiento. Mediante una instrucción intensiva y apropiada podemos eliminar tal rémora en las operaciones futuras.

La importancia creciente que se concede actualmente a la instrucción en condiciones árticas y "en todo tiempo" (condiciones meteorológicas cualesquiera, de día o de noche) constituye un factor que viene a complicar más aún el mantenimiento de tripulaciones de combate de elevada calidad. Para hacer frente a estas

(1) Se entiende por "vuelos" el avión que, por un motivo técnico, se ve obligado a regresar a su base sin haber alcanzado el objetivo.

exigencias, los pilotos han de incrementar su competencia en el vuelo con instrumentos; los bombarderos han de ser más diestros en utilizar los procedimientos de bombardeo a ciegas, y las tripulaciones de combate en conjunto, así como todo el personal de tierra, han de ser peritas en la ciencia de las operaciones a bajas temperaturas. Todos ellos han de saber perfectamente vivir, trabajar y luchar en las regiones polares.

Durante la pasada guerra la Fuerza Aérea fué el Arma preferida con respecto a las disponibilidades de personal mejor dotado física y mentalmente. En las actuaciones futuras, a base del "Servicio Selectivo", es posible que el caso no sea el mismo. Como el Ejército y la Marina también se están volviendo cada día más complicados desde el punto de vista técnico, se pedirá a la Fuerza Aérea que comparta con estas dos Armas el personal mejor dotado. Cada Arma solicitará que se le dé preferencia, y será necesario buscar una fórmula de compromiso. Por consiguiente, la Fuerza Aérea ha de estar preparada para arreglárselas con los medios de que disponga, y su política de instrucción, por tanto, ha de poder desarrollarse de manera que no interfiera la de las dos Armas restantes.

Esto demuestra, además, la necesidad de unas fuerzas armadas regulares con un elevado nivel de instrucción. Cada miembro de la Fuerza Aérea regular tiene que ser experto en su especialidad. Además, la Fuerza Aérea tiene que poner gran cuidado en la selección y clasificación de su personal en tiempos de paz, al objeto de asegurarse de que aprovecha al máximo la capacidad de los individuos en orden a su instrucción. En una nueva guerra, a toda persona que pertenezca a las fuerzas armadas regulares se le pedirá, no solamente que sea capaz de desempeñar numerosas tareas, sino también que sepa instruir a otras en el desempeño de nuevas y difíciles obligaciones. Solamente de esta forma puede la Fuerza Aérea llegar a ser lo bastante fuerte para poder actuar con continuidad en un conflicto futuro en gran escala.

Positivamente, no podemos permitirnos la menor debilidad o descuido con relación a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, fuerza que constituye nuestra primera línea de ofensiva y de defensa. Ha llegado el momento en que tenemos que considerar con todo cuidado la CALIDAD del poder aéreo que nuestra seguridad exige.