

La verdad sobre nuestra Fuerza Aérea

Declaraciones hechas por el General Hoyt S. Vandenberg, Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, en 17 de febrero de 1951, a Stanley Frank, redactor de "The Saturday Evening Post".

¿En qué estado se encuentra nuestra Aviación militar en comparación con la rusa? ¿Podemos detener un ataque atómico? ¿Hasta qué punto están justificadas las duras acusaciones sobre nuestros aviadores de Corea? Todas estas preguntas vitales quedan aquí debidamente contestadas por el General que tiene bajo su mando a todas las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos.

. . .

En esta época de crisis, en que la paz y la seguridad de los Estados Unidos tiene una importancia inmensamente superior a la del prestigio de la Fuerza Aérea o de cualquier otra Arma militar, se hace indispensable una revisión de ciertos conceptos fundamentales. La superioridad aérea, por sí sola, no es bastante para ganar una guerra. La pérdida de esa superioridad aérea puede, en cambio, ser causa de que se pierda. Aunque todas las autoridades militares están de acuerdo en que es preciso mantener una superioridad aérea allí donde se desarrollen operaciones terrestres o marítimas contra un enemigo fuerte, yo no creo que por ello hayamos de adjudicar al Arma aérea unas cantidades ilógicas y disparatadas de los hombres y del dinero de que disponemos para nuestra organización defensiva. Reconozco que el aeroplano, como arma de guerra, es una espada de dos filos que puede volverse, vital y directamente, contra cada americano.

Es preciso que el pueblo americano comprenda la imposibilidad de formar o inventar una defensa absoluta e invulnerable contra los ataques por bombardeo de un ene-

migo poderoso y decidido. La Unión Soviética, por ejemplo, posee en la actualidad 450 aviones, como mínimo, que podían atacar nuestros principales centros urbanos e industriales desde bases situadas en la propia U. R. S. S. Aparte de que no podemos subestimar las posibilidades con que cuenta ya un enemigo potencial, hemos de suponer, además, que los soviets implantarán perfeccionamientos de todo orden en su aviación de guerra, que contrarrestarán en gran medida las mejoras y perfeccionamientos que nosotros realicemos en nuestras defensas continentales. Estas contingencias, poco agradables, han de ser consideradas cara a cara, abiertamente, junto a la urgente necesidad de implantar y apoyar un programa de defensa civil que puede ahorrarnos un número incalculable de vidas humanas en el caso—Dios no lo permita—de un bombardeo atómico.

En el supuesto de que se produjera el conflicto armado, hemos de aspirar a destruir, por lo menos, el 30 por 100 de los aviones que lanzarán un ataque en masa contra los Estados Unidos, antes de que pudieran llevar a cabo sus misiones de bombardeo. Pero nuestro grado de preparación en la actualidad no ha alcanzado aún la madurez suficiente para llegar siquiera a esa cifra. Incluso aunque contáramos con un número mucho mayor de aviones de interceptación, de baterías antiaéreas y con una cortina de radar que protegiera todos los accesos a nuestras fronteras y límites geográficos, habría un 70 por 100 previsible de aviones enemigos que lograrían atravesar nuestra barrera defensiva, a pesar del extraordinario valor y pericia de nuestros pilotos.

Mi cálculo de un 30 por 100 de pérdidas para la Aviación enemiga se basa en el supuesto de una incursión a base de cien bombarderos pesados como mínimo; pues si el adversario intentara la infiltración solapada de un solo avión o de una escuadrilla aislada, es muy posible que ni una sola ciudad americana sufriera daño alguno. Sin embargo, la rotunda y dura experiencia de la pasada guerra nos ha demostrado de manera concluyente que jamás fracasó un ataque de bombardeo, montado con efectivos suficientes, por los americanos, los ingleses o los alemanes, por muy intenso que fuera el esfuerzo defensivo. La ofensiva tiene siempre una ventaja aplastante en la guerra aérea, y no hay perspectivas de que este hecho vaya a modificarse en un futuro previsible.

A los americanos les extrañará quizá el saber que son tan vulnerables desde el aire. Se preguntarán por qué razón esos miles de millones de impuestos que absorben los presupuestos militares no valen para adquirir una protección mejor. Tienen perfecto y absoluto derecho a exigir una respuesta concreta a esta pregunta; unas respuestas claras, desprovistas de toda palabrería técnica. Pero, a la vez, este indiscutible derecho lleva aneja la obligación de intentar comprender los problemas con que se enfrentan los encargados de nuestra planificación militar y la función que la Fuerza Aérea tiene asignada en la seguridad general de la nación.

Los esfuerzos realizados en este sentido se han visto obstaculizados y perturbados frecuentemente por las teorías contradictorias de los amigos incondicionales del Arma Aérea (quienes creen que el Arma Aérea lo es todo) y de los aferrados a la tradición (que menosprecian la Fuerza Aérea y se niegan obstinadamente a reconocer que el control y dominio del aire es un factor decisivo para la victoria). Los pertenecientes a la primera de estas escuelas han presentado al público el Arma Aérea como remedio fácil y general para todas las duras realidades o reveses de la guerra. Los otros han interpretado equivocadamente y han deformado la misión y los resultados de la Fuerza Aérea; lo que ha sido causa directa de la controversia relativa al apoyo directo de la Air Force a las tropas de tierra que luchan en Corea.

Esta discrepancia puede aclararse en gran parte—creo yo—mediante un análisis sereno de lo que es la Fuerza Aérea y pensando en sus posibilidades y limitaciones para el futuro. Una verdad auténtica, real y concisa sobre lo que es la Fuerza Aérea, disipará exageraciones románticas demasiado admirativas y optimistas.

En primer lugar, ha de tenerse en cuenta el hecho de que la misión y papel del Arma Aérea dentro del programa general de defensa, no lo determina la Air Force exclusivamente. Toda decisión general o de amplia política ha de ser adoptada por el Estado Mayor Conjunto (Joint Chiefs of Staff), que es un organismo planificador ejecutivo, del que formo parte, bajo la presidencia del General Omar N. Bradley, junto al General del Ejército de Tierra J. Lawton Collins y el Almirante de nuestra Marina Forrest P. Sherman. Nuestras conclusiones en el Estado Mayor Conjunto se basan en las necesidades y en las aportaciones que cada rama de las Fuerzas Armadas puede proporcionar para la más eficiente organización militar de conjunto, con las asignaciones y recursos humanos de que disponemos. Basándose en estas consideraciones, el Estado Mayor Conjunto ha señalado a la Air Force tres misiones: el bombardeo estratégico, la defensa aérea de los Estados Unidos y el apoyo táctico a las Fuerzas de Superficie.

Aunque estas tres funciones parezcan perseguir, a primera vista, unos objetivos diferentes, resulta imposible separarlas en la práctica, porque—y este es un principio frecuentemente ignorado—la Fuerza Aérea es indivisible. Jamás decimos Ejército o Marina "estratégicos" o "tácticos"; palabras que, en cambio, se aplican constantemente a las Fuerzas Aéreas. Supongo que la costumbre está profundamente arraigada en ese uso corriente para que pensemos ahora intentar nada sobre el particular después de tantos años. Pero los términos resultan equívocos. Las funciones de las llamadas Aviación Táctica y Aviación Estratégica se funden y complementan mutuamente.

La finalidad básica y suprema de todo avión de combate, sea un caza o un bombardero, es ganar la batalla aérea, de la que depende la victoria total o definitiva. Para llevar a cabo esta misión colaboran aviones de todas clases en la destrucción de los avio-

nes enemigos que amenacen tanto a los combatientes como al personal civil. Un gran bombardero de tipo estratégico intercontinental tiene la misión de atacar la capacidad y recursos industriales que posea el enemigo para su esfuerzo de guerra. Para ello ha de destruir la capacidad enemiga de atacar al personal civil en las ciudades y a los combatientes en sus trincheras, arrasando las fábricas que nutren a sus Fuerzas Aéreas. Sus bombarderos pesados quedarán destrozados en las naves de montaje antes de que puedan atacar nuestras defensas; cada uno de sus cazas que inutilicemos en el aire o en tierra será uno menos de los que podrá lanzar contra nuestras tropas de tierra en el campo de batalla. A su vez, nuestros aviones lácticos atacan también objetivos estratégicos, aliviando con ello la presión que pesa sobre los grandes bombarderos y sobre las unidades destinadas a la defensa del Continente.

La última guerra nos proporcionó numerosos y relevantes ejemplos de esta naturaleza intercambiable del Arma Aérea. La mayor concentración de bombarderos pesados que jamás se ha visto se formó para prestar apoyo directo a nuestras tropas de tierra en la ruptura del frente de Saint-Lo, el 25 de julio de 1944. Mil quinientos aviones B-17 y B-24 formaron un solo equipo con 4.500 cazas y bombarderos ligeros para machacar una pequeña zona—aproximadamente, de 9.000 por 2.000 yardas—, y ayudaron a lanzar así a los aliados desde Normandía a la línea Sigfrido en un plazo de seis semanas. Estos grandes aeroplanos realizaron salidas similares para ayudar a las tropas de tierra en las cabezas de playa de Anzio y Caen. Cuando el General Douglas Mac-Arthur regresó a las Filipinas en octubre de 1944, operaron también estos grandes bombarderos contra las tropas japonesas, saliendo desde Clark Field, cerca de Manila, a una distancia que no llegaba a las diez millas. Mac-Arthur, por cierto, calificó en cierta ocasión aquella campaña de saltos de isla en isla a través del Pacífico, como "una serie de batallas para la conquista de aeródromos". En el mes de agosto del año pasado, 40.000 coreanos del Norte, concentrados a lo largo del río Naktong, amenazaban gravemente nuestras débiles líneas en la zona del Waegwan. El Ejército de Tierra lanzó una apre-

mianje llamada de auxilio, y nuestros B-29 arrojaban mil toneladas de bombas sobre las posiciones del enemigo.

"No sé si lograron siquiera matar una vaca o algún caballo—decía poco después el General Hoabart H. Gay, jefe de la 1.ª División de Caballería—. Lo que sé es que no sufrimos el ataque que tanto temíamos."

En la era atómica, más que nunca, una fuerte ofensiva es la mejor defensa. Una proporción de bajas de un 30 por 100 en sus aviones, jamás disuadiría a los soviets del propósito de atacarnos, y, desde luego, las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos no se hacen semejante ilusión. La enorme destrucción que produciría una sola bomba atómica compensaría mil veces a los agresores rojos de la pérdida de 30 o incluso de cien aviones y sus tripulantes. No hay un solo estadista o dirigente democrático conocedor de los hechos que no haya reconocido públicamente que sólo hay una cosa que pueda disuadir a los comunistas contra el intento de una agresión: la seguridad de que podríamos contestar rápidamente con una represalia que les ocasionara una destrucción mucho mayor que la que ellos nos hubieran infligido.

El General Bradley habló claro de esta cuestión el día 17 de noviembre pasado:

"No deja de ser un hecho chocante y peligroso que cuando nosotros los americanos luchamos en Corea, nos quedemos sin un margen adecuado de fuerza militar con que hacer frente a un enemigo posible en cualquier otro punto específico. Evidentemente, nos quedamos sin fuerzas bastantes para enfrentarnos con ataque general. En el sentido militar, el mundo libre quedó sin reservas adecuadas, excepto en lo que se refiere a la bomba atómica."

Nuestra reserva de bombas atómicas no es el único factor capaz de disuadir al enemigo de agredirnos. Es nuestra capacidad de poder llevar esa bomba a cualquier punto del mundo lo que ha venido conteniendo al comunismo internacional de intentar llevar a cabo su designio declarado de dominación mundial. Nuestra fuerza aérea estratégica, preparada para poder llevar la bomba atómica hasta el mismo corazón del agresor en el caso de que la utilizara contra nosotros, ha sido el freno que impidió que

el comunismo se lanzara sobre las naciones democráticas.

El músculo de nuestra Arma Aérea Estratégica es el B-36, que tiene más velocidad, autonomía, armamento y capacidad de carga de bombas que ningún otro gran avión de los que hoy están en funcionamiento, ni que ningún aeroplano que pueda construir en masa el régimen de Moscú durante los próximos años. El B-36 puede superar en vuelo las 400 millas por hora y su radio de combate es superior a las 4.000 millas. Esto quiere decir que puede realizar un vuelo a una distancia de 4.000 millas, realizar su misión y luego regresar a su base de partida con un margen de seguridad de combustible.

El mejor bombardero de la Unión Soviética—el "Tu-4", copia del B-29—tiene una velocidad máxima de unas 325 millas por hora y un radio de acción de unas 2.000 millas. Este radio de combate es la clave de la ventaja que poseemos sobre ellos en el aire. Todos los centros industriales y de comunicaciones de la U. R. S. S. están perfectamente dentro del radio de acción de los B-36, procedentes de sus bases en Norteamérica. Nuestros demás bombarderos pesados—los B-29, B-47 y B-50—pueden asimismo efectuar misiones semejantes desde bases en ultramar, o bien (empleando las nuevas técnicas de abastecimiento en vuelo de combustible) desde este mismo Continente. Muchos serían derribados al participar en la batalla aérea (ningún aviador consciente afirmó jamás que un aeroplano era una cosa indestructible); pero lo más importante es que cada aeroplano americano que regresase despegaría de nuevo y volvería a bombardearlos. El "Tu-4" soviético conseguiría apenas llegar a los centros nerviosos de América, en una misión única y sin retorno: no lleva combustible suficiente para poder regresar.

Si los aviones sólo siguieran llevando a bordo bombas de demolición e incendiarias del tipo convencional, la Fuerza Aérea comunista no representaría una grave amenaza para nuestros hogares; pero la bomba atómica ha cambiado radicalmente el panorama. Por eso no elimino la posibilidad de que el Alto Mando soviético se decidiera a sacrificar los aviones que fuera necesario en la esperanza de destruir la capacidad

productiva de América mediante unos cuantos golpes de enorme violencia y con grandes masas aéreas. Tampoco podemos ignorar la posibilidad de que la U. R. S. S. intente resolver el abastecimiento de combustible de sus aviones pesados por medio de buques-nodrizas situados en regiones polares, con lo que conseguiría que sus aparatos alcanzasen una autonomía completa para el viaje de ida y vuelta; factor este al que se ha prestado la más cuidadosa y directa atención en nuestra planificación defensiva.

Hay una cosa que hemos de dar por segura: la Unión Soviética viene trabajando intensamente en la consecución de un bombardero pesado semejante a nuestro B-36. Es indudable que llegará a ser construido; pero el B-36 no representa el límite máximo de nuestra inventiva. Ya casi tenemos listo para sus vuelos de prueba un bombardero a reacción de tipo intercontinental; el avión propulsado por energía atómica es mucho más factible de lo que cree la mayoría de la gente. Los avances soviéticos en el campo técnico de los grandes bombarderos exigirán en su día unas medidas radicalmente distintas; pero hoy me refiero, en términos realistas, a una situación inmediata y a las probabilidades de los tres o cuatro próximos años.

Hoy día, el creciente poder de nuestros bombarderos estratégicos anula la superioridad numérica de la Fuerza Aérea soviética. La U. R. S. S. posee unos 20.000 aviones de primera línea, de todos los tipos. Una gran parte de estos efectivos está constituida por aviones de caza, entre los que figuran en proporción muy sustancial los tipos modernos de propulsión a chorro. Su "Mig-15" compite en velocidad con el más rápido de nuestros aviones de interceptación.

No comparto esa extendida creencia de que los comunistas no saben pilotar, proyectar o construir aviones. Durante cuatro meses he sido consejero aeronáutico del embajador Averell Harriman, en la U. R. S. S., durante la guerra, y he visto lo bastante para quedar convencido de que los rusos serían unos adversarios formidables en caso de guerra. También conocí entonces, por cierto, al más asombroso piloto de combate que jamás he visto: una espléndida mujer, una amazona rubia de seis pies de estatu-

ra, que había derribado ella sola una docena de aeroplanos alemanes.

Individualmente, los pilotos comunistas vienen a ser tan buenos como los norteamericanos, sobre todo volando con tiempo normal. Pero la superioridad de nuestros pilotos respecto a los de la Unión Soviética, se manifiesta claramente en dos aspectos: poseen un mayor entrenamiento en el vuelo nocturno y en el vuelo en cualquier clase de condiciones atmosféricas.

Me he detenido algo en esta comparación entre la Fuerza rusa y la norteamericana, para destacar debidamente la importancia del bombardeo estratégico. Aunque es esencialmente un arma ofensiva, constituye en realidad nuestra primera línea de defensa. El método más eficaz para inutilizar el Arma Aérea enemiga y para mantenerla inutilizable, es destruir los medios que la conservan viva. Si llegara la guerra, las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos atacarían simultáneamente dos objetivos: las industrias que alimentan la economía de guerra del enemigo y la propia fuerza aérea enemiga.

Ahora que sabéis que el B-36 constituye una prolongación de nuestras defensas nacionales a 4.000 millas de distancia, quizá no parezca tan terrible como a primera vista parecía mi cálculo del 30 por 100 de pérdidas probables para la flota aérea enemiga que penetrara sobre los Estados Unidos. Pero no nos engañemos. Sigo diciendo que no somos invulnerables al bombardeo atómico, con su espantoso volumen de mortalidad y la ruina material que le acompaña. Repito una vez más que el pueblo, la nación entera, ha de cooperar con las autoridades encargadas de la defensa civil, al objeto de elevar el número de probabilidades de supervivencia. También el pueblo puede evitar una nueva amenaza a su propio bienestar y al del país entero.

Está muy generalizada la peligrosa ilusión de creer que unas pantallas de radar y unos complicados dispositivos electrónicos pueden garantizarnos, sin más, una impenetrable defensa aérea contra el bombardeo. Supongamos que nos fuera posible llevar a la práctica un proyecto de fortificación, junto al cual la Gran Muralla de China fuera algo así como los montoncillos de arena que los niños hacen en la playa; supongamos que pudiéramos levantar una barrera

de acero de cinco millas de altura alrededor de todo el perímetro de 17.936 millas de los Estados Unidos. Supongamos que en lo alto de esta barrera gigantesca instaláramos una línea ininterrumpida de pantallas de radar; que rodeáramos nuestras ciudades con cañones antiaéreos automáticos y las dotáramos de un sistema perfecto e infalible de alarma aérea para distinguir, desde gran distancia, los aviones amigos y enemigos que se aproximaran a nuestras costas y fronteras, en cualquier momento del día o de la noche. Que pudiésemos mantener una sombrilla permanente de aviones de interceptación sobre el país entero... Pues bien; con todo eso no conseguiríamos impedir que un enemigo decidido a hacerlo, nos atacara con grandes medios.

Es indudable que nuestra red de radar necesita ser reforzada. Lo mismo ocurre con otros muchos aspectos de la organización defensiva. Sin embargo, yo no recomiendo el invertir unos fondos ilimitados en la defensa estática, por las dos siguientes razones:

Primera: El resultado no estará en proporción con las cantidades invertidas; segunda: el restante esfuerzo militar quedaría reducido a la impotencia.

Y no pienso únicamente en el factor dinero. Los millones de hombres altamente capacitados y entrenados que exigiría el mantener un sistema defensivo tan complejo, impondría un desgaste insostenible en nuestras reservas humanas.

La victoria total, en la guerra moderna, es producto del potencial terrestre, marítimo y aéreo. Nada se podría ganar y probablemente se perdería todo si uno de estos componentes se sacrificase hasta el punto de no poder contribuir al gran objetivo general.

El ganar la guerra aérea, por ejemplo, supodría poco para nosotros si los Estados Unidos y las demás naciones firmantes del Pacto del Atlántico Norte no se rearman para alcanzar un determinado nivel y estabilidad en Europa. La perspectiva es tan obvia como diáfana: la Unión Soviética, que tiene ya importantes fuentes de suministros repartidas por toda su zona de ocupación de Alemania, podría poner en marcha un potencial de guerra mucho mayor que el que podrían destruir nuestros bombarderos estratégicos en territorio soviético,

si no les impidiéramos apoderarse de las industrias de los países de la Europa occidental. Las fuerzas de tierra han de ser lo bastante fuertes para detener al enemigo y no dejarle capturar esas fuentes de producción. Mientras tanto, nuestra Marina ha de estar en condiciones, también, de destruir la gran flota de submarinos "snorkel" de la U. R. S. S., manteniendo así abierta la línea vital de nuestros envíos a Europa.

Es físicamente imposible construir una Marina, un Ejército y una Fuerza Aérea adecuados, si se distraen para la defensa continental unos recursos desproporcionados en material y hombres. Por otra parte, los decrecientes resultados a que pronto se llegó en lo que se calificó precipitadamente de "Línea Maginot electrónica", hacen que esos gastos gigantescos no resulten prácticos ni remuneradores. Me gustaría poder decir al pueblo americano que está inmune al ataque desde el aire; no puedo decírselo, pero me queda un consuelo. Prometo a los americanos la mejor defensa aérea que ninguna población civil haya tenido jamás.

Los alemanes, junto a muchas cosas imperfectas, tuvieron en la guerra un excelente sistema de alarma aérea y de defensa, que se extendían en profundidad desde la costa francesa hasta Polonia. Tuvieron, además, dos años en los que pudieron ensayar y probar sus preparativos contra la R. A. F. antes de que nosotros entrásemos en la guerra. A partir del año 1942, la mayor parte de la producción aeronáutica alemana fué dedicada a la aviación de caza, aunque los alemanes utilizaron también ciertos tipos de sus aviones de bombardeo en misiones de caza a partir del día "D" en Europa. La Luftwaffe machacó ferozmente a la Octava Fuerza Aérea en numerosas ocasiones, especialmente en Schweinfurt y Regensburg, aunque el promedio de pérdidas que sufrimos en los ataques estratégicos diurnos contra Alemania no llegó al 4 por 100.

Tomad por ejemplo la magnífica actuación de la R. A. F., que derribó 1.178 aviones alemanes en la Batalla de Inglaterra, durante los meses de agosto y septiembre de 1940. La Luftwaffe ya no pudo sostener su ataque por haber abortado su intento de dejar fuera de combate a Inglaterra, y, sin embargo, a fines de febrero de 1944, pudo

llevar a cabo unas tremendas incursiones contra Londres. Los alemanes no tenían bombarderos pesados y el concepto que tenían del poder aéreo estratégico era increíblemente erróneo. Las autoridades británicas y nuestros propios generales Tooey Spaatz y Jimmy Doolittle están de acuerdo en que los alemanes hubieran ganado la Batalla de Inglaterra si hubieran atacado las instalaciones de la R. A. F. y las fábricas clave, en vez de tratar de aterrorizar a la población civil. Los ingleses sabían que los alemanes venían cruzando la costa meridional y que era Londres su objetivo general, excepto unos cuantos violentos ataques dirigidos contra Liverpool y otros puntos. Sin embargo, la R. A. F. durante la guerra destruyó escasamente menos del 10 por 100 de los aviones alemanes que atacaron Inglaterra.

Nadie superará jamás en arrojo y valentía a los pilotos de la R. A. F., pero espero que con la ayuda de sus lecciones nuestros pilotos sean tres veces más eficaces. Les exijo ésto a pesar de que el sector que ellos patrullan es más de treinta veces la extensión del Reino Unido, de que los aeroplanos enemigos llevarán un armamento muchísimo mayor y una potencia de fuego superior que la que los alemanes llevaban en sus aviones, y de que deben estar preparados para luchar durante la noche y con cualquier tiempo que haga.

He omitido un factor que favorece a la defensa. Hay que decir que los bombarderos intercontinentales no irán escoltados por aviones de caza, y que, en consecuencia, estarán expuestos a pérdidas mucho mayores. Esto es indiscutiblemente cierto, si se hace referencia a la segunda guerra mundial, cuando los bombarderos alemanes se apilaban por el camino a 200 millas por hora a altitudes que rara vez excedían de 12.000 pies. Las batallas decisivas del futuro se librarán durante la noche y con mal tiempo a velocidades que pasarán de 400 millas por hora, y a alturas de más de 30.000 pies (9.000 metros).

Allá arriba, a una altura de 40.000 pies (12.000 metros), el espacio deja de ser azul luminoso incluso en el día más soleado. Es un vacío purpúreo, sin nubes, que le juega extrañas pasadas al ojo humano. Dicen los pilotos, que tropiezan con dificultad para

calcular las distancias y la profundidad, porque no hay fondo con el cual comparar las posiciones de los aviones. El radar de tierra puede dirigir a los aviones de interceptación hasta el lugar aproximado donde se encuentran los bombarderos, pero el piloto de caza queda solo para encontrar al enemigo.

Los reactores deben emplearse para la interceptación porque ellos son los únicos que tienen velocidad para superar la de un atacante y, lo que es igualmente importante, posibilidad de ganar altura rápidamente. Frente a unos bombarderos que se aproximan recorriendo 100 millas en poco más de quince minutos, un avión de tipo pistón, convencional, resulta inútil para la labor de defensa. Tarda tres veces más que un reactor para elevarse desde tierra hasta los 40.000 pies de altura, y la segunda mitad de la subida es el doble de larga que la primera en ambos tipos de aviones. Una vez que se ha establecido contacto con el enemigo, un reactor puede apuntarse un impacto directo rápidamente, ya que lleva municiones suficientes para cuatro o cinco pasadas. Un reactor puede llevar mayor potencia de fuego sacrificando solamente su velocidad y maniobrabilidad, pero si se añaden 200 libras más de equipo se verá afectado en sus ventajas sobre el bombardero. De todos modos, sin tener en cuenta el armamento, un reactor siempre se verá en situación de inferioridad cuando se encuentre bajo el fuego de una formación de bombarderos.

Derribar un avión que vuela a siete millas o más sobre la tierra con fuego anti-aéreo es extraordinariamente difícil. Los instrumentos pueden calcular la velocidad y dirección del avión instantáneamente y con precisión, y disparar al punto exacto donde debería encontrarse cuando el proyectil explota en el aire. Pero para ello le hace falta a un proyectil de gran velocidad más de veinte segundos para llegar a una altura de 40.000 pies, y durante ese tiempo un avión que vaya sólo a 350 millas por hora recorrerá dos millas. Ahí está la dificultad: si el piloto cambia su rumbo en tan solo dos grados, arriba o abajo, a la derecha o a la izquierda, el proyectil dejará de alcanzar el blanco por 375 yardas. A esa distancia el avión ni siquiera se moverá por

la explosión; mucho menos resultará averiado. Durante la última guerra, los pilotos de bombarderos tenían que mantener un rumbo constante sobre el sector del objetivo, y se puede decir que araban literalmente la cortina de anti-aéreos. Las nuevas miras de bombas de radar pueden trazar un haz sobre el objetivo en medio de los movimientos evasivos más violentos. Un piloto puede ir en zigzag por todo el cielo, y, sin embargo, su bombardeo puede localizar perfectamente el objetivo. Todo ello viene a sumarse a la conclusión de que todavía tenemos que recurrir al hombre para volar en aparatos que hayan de enfrentarse con el enemigo en combate directo.

Bajo ninguna circunstancia nos podrán coger con nuestros aviones en tierra. La ruta más directa para un ataque por parte de la Unión Soviética es por el Norte, volando encima de nuestras estaciones terrestres de radar. Una rápida ojeada al mapamundi nos demostrará que la U. R. S. S. está directamente enfrente de los Estados Unidos, al otro lado de la Tierra, y que la distancia más corta entre ambos países pasa a través del Polo Norte. Mientras vosotros leéis estas líneas, a cualquier hora del día o de la noche, nuestros pilotos de las zonas más críticas se hallan sentados en sus aeroplanos dispuestos a responder instantáneamente a la primera señal de alarma.

Necesitamos más aviones de interceptación para poder estar tranquilos y seguros. Pero más que eso aún, quizá, necesitaremos la ayuda de la Divina Providencia para derribar a tiempo los aviones enemigos cargados de bombas atómicas antes de que las descarguen sobre nuestro territorio. Solamente una parte de los aviones que participasen en un ataque en masa serían los portadores de bombas atómicas. Aunque el enemigo poseyera cien bombas de esta clase—que no las tiene hoy día—, no podría lanzarlas todas en un solo raid. La bomba atómica es un producto de un esfuerzo industrial tan tremendo, que no puede ser usada a la ligera. Los aeroplanos que las llevarán irán, probablemente, en el centro de las formaciones, protegidos por fuegos cruzados. Serían, sin duda, los más difíciles de destruir; pero con suerte—y conste que aborrezco el confiar en tan caprichoso elemento estando tantas cosas en juego—algunos caerían entre los aviones derribados. Podríamos resultar heridos,

pero no creo que nuestras heridas fueran fatales para nuestra voluntad y capacidad de seguir la lucha y devolver la agresión con una terrible venganza. La industria americana se encuentra ya descentralizada entre más de cuarenta ciudades importantes. El pueblo americano, conocedor al fin del grave peligro que amenaza sus libertades, está poniendo cuanto puede en la organización militar de la nación. Aún nos queda camino que recorrer, pero afortunadamente cayó la venda de nuestros ojos y hemos puesto fin a nuestra política de transigencia.

En los partes de operaciones se ha hecho constar que el apoyo prestado por la Air Force a las operaciones de las Fuerzas terrestres en Corea ha sido eminentemente satisfactorio. Las tropas de las Naciones Unidas han recibido una ayuda más ininterrumpida por parte de la Aviación de caza que ningún otro Ejército en la Historia. Las Fuerzas Aéreas del Extremo Oriente han volado en misiones de combate durante ciento ochenta y un días consecutivos, hasta el 20 de diciembre, y el final lo tenemos ya a la vista. He de afirmar que el empleo de nuestra Fuerza Aérea táctica, incluyendo aviones a reacción no ensayados hasta ahora en el combate, ha quedado ampliamente recompensado con los resultados obtenidos.

Antes de entrar en discusiones de detalle, es preciso que el público conozca varios hechos sobre esta cuestión.

1. El General Mac Arthur, antes de la ruptura en Corea, pidió a las Fuerzas Aéreas del Extremo Oriente que realizaran su primera misión, con carácter primordial, la defensa de las islas japonesas contra cualquier ataque aerotransportado o procedente del mar.

2. La Air Force y el Ejército estudiaron durante la primavera pasada la ejecución de unas maniobras de cooperación aeroterrestre en el Japón, pero las necesidades de los servicios de ocupación y la limitación de las zonas de maniobra hicieron que fuera imposible de llevar a la práctica dicho plan.

3. Las asignaciones de la Air Force nos impidieron apoyar a cada División del Ejército con más de un "group" aéreo, es decir, 75 aeroplanos.

4. No se descuidó el apoyo aéreo táctico.

Patrullas de control aéreo estaban en campaña con las tropas de Corea del Sur a los dos días de iniciarse la lucha, y antes de que los soldados o la Infantería de Marina entraran de lleno en el combate.

El apoyo aéreo táctico resultó insuficiente en los primeros días de la guerra en Corea. Y fué insuficiente por la misma razón por la que tampoco había bastantes soldados, bastantes marinos, bastantes tanques o bastantes cañones para contener a los comunistas. América no estaba preparada para luchar. Hace dos años y medio expuso en un debate público del Congreso que los Estados Unidos necesitaban, como mínimo, una Fuerza Aérea de 70 "groups", teniendo en cuenta el posible riesgo que posiblemente habría de correr. El 25 de junio de 1950 la Air Force sólo poseía 48 "groups".

Ni por mi parte ni por parte de ningún otro alto jefe estaba en nuestro ánimo el considerar como algo accidental y fortuito el apoyo táctico antes de Corea. Si el entrenamiento y la experiencia son las normas básicas, yo soy fundamentalmente un aviador táctico. Después de graduarme en West Point en 1923, mi primer destino fué en un "group" de ataque en Kelly Field, donde volábamos en una especie de canastos para naranjas, a los que tan pronto como eran capaces de despegar del suelo se les colocaba ametralladoras en las alas. Los primeros quince años de mi carrera han sido dedicados íntegramente al vuelo, a la enseñanza y al estudio de la Aviación táctica. El cargo más importante que desempeñé antes del que hoy ejerzo fué la Jefatura de la 9.ª Fuerza Aérea, que apoyó al 1.º, al 3.º y al 9.º Ejércitos de los Estados Unidos, desde Normandía hasta el Elba. Esta 9.ª Fuerza Aérea realizó más salidas de combate que todas las demás Fuerzas Aéreas americanas, aliadas y enemigas juntas. No pretendo saberlo todo, pero puedo afirmar que poseo tanta experiencia en lo que es la cooperación aeroterrestre como cualquier otro hombre que exista en el mundo.

Los que no aprecian el verdadero valor de la Fuerza Aérea creen que se les está prestando un buen apoyo aéreo cuando ven que un aeroplano hace volar un mortero, un tanque o una ametralladora que se encuentra directamente enfrente de ellos. Esta es,

precisamente, la ayuda más ineficaz que puede prestar un aeroplano. Lo que hace falta es inutilizar las armas y las tropas enemigas antes de que se sitúen en posición desde la que pueden hacernos daño.

La misma bomba que destruye un mortero en el campo de batalla puede destruir un convoy de diez morteros a cincuenta millas a retaguardia del frente. Pero quinientas millas más atrás aún, esa misma bomba puede volar una locomotora o un puente, evitando con ello la llegada de cien morteros a la zona de combate.

El avión que patrulla sobre la primera línea sólo puede atacar un número limitado de puntos muy esparcidos y fortificados, que, hablando propiamente, son más bien objetivos para la artillería. La artillería, en efecto, tiene una precisión de tiro mucho mayor que el aeroplano, que ha de pasar a 200 millas por hora. Los cañones de campaña pueden tirar a cero contra un objetivo hasta terminar con él, mientras que el aeroplano no puede mantener invariable una constante dirección de tiro. Las mejores cualidades del avión son precisamente su velocidad y su alcance o radio de acción, factores que se explotan mucho mejor dejándole libertad para buscar objetivos de oportunidad mucho más allá del alcance de la artillería: concentraciones de tropas, convoyes, depósitos de municiones, trenes de aprovisionamiento y parques motorizados.

Como es natural, el daño que la Fuerza Aérea infringió a los coreanos del Norte no se notó de un modo inmediato en las primeras fases de la guerra. El haber deducido de ello—como muchos hicieron—que la Fuerza Aérea táctica había fracasado fué tan ridículo como el decir que los submarinos de la Marina resultaron ineficaces en el Pacífico, simplemente porque sus efectos sobre la Marina de guerra japonesa no pudieron observarse desde el primer momento.

El avión no ha pretendido jamás ser empleado como arma contra el hombre en el campo de batalla. Su escasa eficacia cuando se le ha dedicado a este cometido quedó demostrada cuando las hordas comunistas chinas se lanzaron contra Corea en el mes de noviembre. Cientos de miles de hombres concentrados, incluso en una zona tan rela-

tivamente pequeña como la de Corea del Norte, estaban aún así tan ampliamente esparcidos que ni el intenso bombardeo aéreo ni el ametrallamiento directo a baja altura pudieron contener su avance. Los acontecimientos de Corea han demostrado, de una vez para siempre, que la Fuerza Aérea táctica es un complemento, y no un sustitutivo, del potencial terrestre.

Esto es especialmente cierto cuando se lucha contra el soldado chino, cuya capacidad de poder vivir a base de un puñado de arroz, y de llevar sobre sí cargas increíbles, simplifica notablemente los problemas logísticos.

Ni me corresponde a mí, ni tampoco es mi intención, el censurar la decisión de las Naciones Unidas, que han prohibido los ataques aéreos contra las tropas de Manchuria y contra los depósitos de abastecimiento que mantienen a los chinos. El aislar al campo de batalla de los posibles refuerzos es la labor primordial de la Aviación táctica. Yo me limito simplemente a exponer el hecho militar de que se inutilizó prácticamente a la Fuerza Aérea cuando la O. N. U.—tratando de evitar la ruptura diplomática con los comunistas chinos—ordenó suspender toda acción ofensiva sobre el río Yalu, límite, como se sabe, entre Manchuria y Corea. Los pilotos de las Naciones Unidas obedecieron escrupulosamente estas órdenes, cortando los puentes sobre el Yalu únicamente en el lado coreano; pero estas medidas resultaron nulas al quedar sólidamente helado el Yalu, y formar así un puente natural por el que los chinos pudieron moverse libremente, llevando a su retaguardia los suficientes alimentos y armas ligeras para poder sostenerse muchas semanas. Acostumbrados a viajar a pie sobre grandes trayectos de terreno accidentado, los chinos apenas fueron molestados cuando se les obligó a usar caminos de herradura por el interior del país. Sus grandes masas humanas compensaron ampliamente su falta de movilidad y de material pesado. Cuando encontraban algún obstáculo lo pasaban, sencillamente, por los lados y continuaban su presión contra nuestras líneas inexorablemente.

En Corea hemos perdido una batalla, pero la Fuerza Aérea nos ha evitado perder una guerra. Los chinos, a quienes se impidió por

nuestra Aviación el utilizar las carreteras durante el día, no pudieron seguir a nuestras fuerzas lo bastante de prisa para convertir su retirada en un desastre. A las Unidades cercadas se les arrojó desde el aire todo lo imaginable, desde plasma sanguíneo hasta puentes portátiles, salvándoles con ello de ser aniquilados.

Cuando se estableció en Hungnam la cabeza de playa para la evacuación, el Mando de nuestras Fuerzas Aéreas de Corea logró impedir que los chinos pudieran llevar allí elementos de artillería pesada, que hubieran diezmando nuestras fuerzas, tirando desde muy corta distancia, mientras éstas se hacinaban materialmente en una estrecha zona de espera, hasta que llegaron los barcos que habían de evacuarlas.

Los críticos que desacreditaron la actuación de la Fuerza Aérea en Corea no llegaron a comprender ni se pararon a estudiar la diferencia que existe entre el apoyo aéreo (ataques en los sectores del campo de batalla inmediato) y lo que en realidad es el Poder Aéreo táctico (que son los ataques a retaguardia para aislar el campo de batalla). No se puede culpar a la Infantería (que sufrió personalmente con mayor crudeza las penalidades de la guerra) de que se sintieran amargados y perdieran la perspectiva del "gran conjunto", expresión que ha desesperado a todos los militares.

Resulta significativo que los Jefes, cuya responsabilidad era mucho más amplia, no tuvieran más que elogios para la Fuerza Aérea. Los Generales L. B. Keiser, William B. Kean y Hobart R. Gay, de la 2.ª, la 25 y la 1.ª División de Caballería, respectivamente, dijeron que la Aviación había salvado a sus Unidades repetidas veces. El General Walton Walker, del VIII Ejército, anunció oficialmente que los informes que la Aviación daba respecto a destrucciones causadas en el material enemigo eran demasiado bajas, lo que desconcertará a los veteranos de la segunda guerra mundial. El Coronel John H. Michaelis, del famoso Grupo de Combate Regimental núm. 27, manifestó el "profundo agradecimiento de todos los miembros de su mando" por el apoyo que la Aviación les había prestado. El 15 de noviembre el Cuartel General del General Mac Arthur anunció que la Fuerza Aérea había dado cuenta solamente de un 75 por 100

de los 900 a 1.000 tanques comunistas destruidos. Tres meses antes el General Mac Arthur escribió al Teniente General George E. Stratemyer diciendo: "La ayuda que las Fuerzas Aéreas del Lejano Oriente están prestando en el conflicto coreano es magnífica. Han realizado su misión más allá de todo lo esperado."

No se puede resolver una controversia que afecte a las vidas de los soldados recogiendo votos como si se tratara de un concurso popular. Se resuelve pesando los mejores métodos para conseguir los resultados deseados. Muy bien. La tarea de la Aviación táctica es la de ayudar a ganar la guerra aérea y debilitar las posibilidades de las Fuerzas de tierra enemigas, impedir la acción de sus soldados y causarles daños. Al tratar de crear la impresión de que la Fuerza Aérea no hacía todo lo posible por ayudar al Ejército, los contrarios se declaraban partidarios del avión de émbolo por ser superior al reactor para el apoyo inmediato.

Los aviones de émbolo utilizados en Corea hubieran sido destrozados si se hubieran enfrentado con reactores. El arma táctica de la Fuerza Aérea tiende a la propulsión por reacción lo más rápidamente posible, basándose en el supuesto de que debemos estar preparados para luchar en el aire contra una potencia de primer orden para dominar el aire. Esa batalla de importancia vital sólo puede librarse con reactores, y la Unión Soviética cuenta con gran número de estos aparatos.

El tratar de valorar las lecciones del Poder Aéreo de Corea, con una ausencia total de oposición enemiga, es perder el tiempo. Los aviones de émbolo que han revoloteado sobre el campo de batalla se hubieran visto obligados a regresar a sus bases ante la presencia de un solo reactor enemigo. Se puede prestar una ayuda a las tropas de tierra bastante buena con un avión de observación o un helicóptero, si el piloto puede volar por el sector correspondiente sin interferencia alguna.

Veo venir la inevitable pregunta: ¿Supongamos que se nos destina a luchar en otras Coreas, en Asia o en Europa, donde no haya oposición enemiga? ¿No es mejor el aeroplano con motor de émbolo, que es más lento, más seguro, para el apoyo inmediato que el violento y errático reactor?

La respuesta es indudable. Los reactores son superiores para todas las misiones concebibles que se le exijan a un avión de caza, incluso el vuelo a la altura de los árboles para anular una ametralladora. Eso ha sido demostrado en todas las pruebas registradas.

La visión que un piloto de reactor tiene del objetivo es más clara a causa de que no hay una hélice que obstruya la vista ante él, y el motor del avión va colocado detrás, más bien que delante, como ocurre con el de émbolo. Un reactor es una plataforma de cañones más estable porque su configuración más clara reduce la vibración y la torsión. En los concursos celebrados en Las Vegas (Nevada) en el mes de marzo pasado, los pilotos de reactores superaron a los de émbolo en la precisión de la artillería aérea, en el ametrallamiento a ras de suelo, en el bombardeo de picado y en el de rebote. Los reactores no iban equipados con cohetes, pero en la lucha real que se libra en Corea se ha demostrado después que un reactor es una plataforma más precisa para lanzar esos proyectiles. La enorme velocidad del reactor ha dado lugar al error de que es demasiado rápido para dar en un objetivo. Si es preciso, un reactor puede reducir su velocidad hasta el límite de 100 millas por hora que es la velocidad de un avión de émbolo, pero incluso a 500 millas por hora es un arma más exacta que un avión de émbolo que vaya a 250 millas por hora.

Lo que se busca en un avión de caza es la resistencia. El reactor, que hasta entonces no se había probado en este aspecto, maravilló a los especialistas con su resistencia en Corea. El 16 de noviembre el reactor F-80 había volado 16.141 veces, y 12.188 el avión de motor de émbolo F-51. El fuego de tierra enemigo derribó 21 F-80 y 50 F-51. El reactor resulta más fácil de mantener en campaña porque es un aparato mucho menos complicado. El reactor es dos veces más rápido y puede responder, por consiguiente, antes, en caso de urgencia cuando lo requirieren para que ayude a las tropas de tierra. La autonomía del avión de émbolo es mayor, pero hay que tener presente que el motor de émbolo se encuentra en la etapa final de su desarrollo, mientras que el reactor está todavía en su infancia. Los primeros reactores que teníamos hace cinco años sólo podían volar 300 millas. Actualmente el caza

"standard" F-84E puede recorrer más de 2.000 millas sin escalas. Los pilotos de reactores requieren mayor entrenamiento, pero vivirán más y lucharán durante más tiempo. Resumiendo: El reactor es un avión múltiple en sus aplicaciones, que puede hacer todo mejor que el aparato de émbolo, incluso el apoyo inmediato. Ante todo tiene algo que es definitivo: Puede ayudar a ganar la batalla aérea.

El Poder Aéreo, por sí sólo, no garantiza la seguridad de América, pero creo que explota el mayor bien de que goza la nación: nuestra habilidad técnica. A pesar de nuestro genio productor, no podemos hacer que afluyan de los talleres de montaje nada que pueda compararse con la enorme masa de mano de obra que tiene Rusia y sus satélites. Nos veremos superados más que nunca en los próximos años, cuando debido al menor porcentaje de natalidad producido por la depresión de 1930 nos encontremos con menos hombres en edad militar que hace una década. Pero podemos, como en la última guerra, producir más aviones y mejores que el resto del mundo combinado, y tenemos una reserva de muchachos que tendrán servicios mecánicos para poder volar todos los aeroplanos que construyamos.

No aludo a una guerra barata ni exenta de peligros. Los dos términos se encuentran en contradicción manifiesta. El coste de una guerra escapa a toda comprensión, aunque, como dijo Henry Morgenthau, Jr., en una ocasión, resulta mil millones de veces más barato ganar una guerra que perderla. La victoria en el aire es una lucha larga y enconada. Pasaron cuatro años antes de que los Estados Unidos e Inglaterra consiguieran la superioridad sobre los alemanes, y esa fué la brecha inicial. La muerte descarga sus golpes tan implacablemente en el aire como en tierra o en el mar. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos perdió 53.793 hombres en la segunda guerra mundial, más que cualquier otra rama de tipo militar, excepto el Ejército.

En el Poder Aéreo radica la catástrofe... y la esperanza de la paz.

Sólo los amos del Kremlin saben por cuánto tiempo el temor a las represalias del bombardeo estratégico va a cohibir a los rusos de lanzar al mundo en el caos.