

Notas sobre las Fuerzas Aéreas rusas y americanas

Por CARLOS MARTINEZ VALVERDE
Capitán de Corbeta.

Al hablarse de un futuro conflicto bélico entre las Potencias occidentales y la Rusia Soviética, se establecen muchas comparaciones entre los armamentos, actuales y futuros, de los posibles beligerantes, teniéndose en cuenta sus facultades de producción. En todas estas divagaciones, pues casi por tal han de tomarse al conocerse tan poco de lo que pasa al otro lado del telón de acero, y, por tanto, de la verdadera potencia militar soviética, no hay duda que se superestima algo este potencial bélico en lo que a material se refiere.

Si hablamos de Aviación, siempre se comparan las Fuerzas Aéreas rusas con las americanas, y cuando más con las inglesas y americanas reunidas; pero, ¿y las francesas?, ¿y las italianas? No son muchas en verdad, pero sí un refuerzo, sobre todo en capacidad de producción, pues unida la de estos países a la de Suecia, Inglaterra y a la inmensa de Norteamérica, no hay duda que se podrían presentar unas hermosas cifras. Al comparar estas producciones militares de

occidente con la de Rusia, recuérdese tan solo una palabra: Murmansk; ella nos dice con enorme elocuencia que, no hace mucho, necesitaban los soviets de una importante ayuda externa para llevar adelante su lucha contra una Alemania ya muy maltratada. Recuérdense aquellos convoyes anglo-americanos por el Cabo Norte, las navegaciones "vía Murmansk" y los desesperados esfuerzos contra aquéllos de la Aviación alemana y de su Marina, desde los "fiords" noruegos, considerando a cada uno de los que se mandaban como a un objetivo de suma importancia, al que mucho interesa destruir. La extensión soviética actual y las alianzas a buen seguro que no bastarán para que Rusia, en un conflicto armado, pueda dejar de echar de menos las cantidades de material que recibía de sus aliados en la pasada guerra mundial.

Son interesantes los datos que un escritor americano publicaba no hace mucho en el "New York Herald", como consecuencia de su viaje a Rusia: Un artículo que repro-

dujo la revista de la Armada americana "U. S. Naval Proceedings", quedando con ello avalada en cierto modo la exactitud técnica del trabajo. Se encabezaba éste con unas líneas en que explicaba el autor que no debía tomarse lo que decía por pesimismo, pero que era necesario poner en guardia a América en vista de la indiferencia de un gran sector de la Cámara. Decía no debía subestimarse el poder aéreo soviético, especialmente si América había de combatir con Rusia en guerra sostenida, sin ponerla fuera de combate con el empleo de bombas atómicas. ¿Es que vió el articulista en Rusia que no había indicios de posibilidad de respuesta de guerra atómica? Se limitaba a hacer algunas consideraciones y comparaciones entre la Aviación rusa y la angloamericana, y después, al final, no podía evitar, a pesar de querer poner en guardia a su país—incluso tendiendo a lo peor, puesto que temía le llamasen pesimista—el señalar ciertos puntos débiles, "talón de Aquiles" del Poder Aéreo ruso. Pasemos revista a esas consideraciones y aumentémoslas con otros datos americanos, bien conocidos, puesto que son de este lado del telón de acero, datos que reflejan la enorme potencialidad aérea americana. Ello forzosamente ha de dar un optimismo, beneficioso si es consciente.

Uno de los índices de la mucha atención que en Rusia se presta a las cosas del aire es—según datos del mencionado artículo—, que haya en aquel país más de 3.000 Clubs Aéreos, cuyos miembros estudian y practican todo cuanto a Aviación se refiere. Pues bien, de América podemos recoger, como respuesta, algunos datos de esta actividad, y ellos nos dicen que ya en 1948 había más de 75.000 aparatos particulares, empleados por sus dueños para negocios y deporte, y que se esperaba, según la razón de la progresión que para estos finales de 1950 llegasen a sumar 400.000 (1). ¿No indica esto una gran masa de la nación americana con inquietudes aeronáuticas? ¿Podría decirse otro tanto de Rusia, a pesar de sus 3.000 Clubs? Pero aún podemos seguir: Cada día,

sobre los Estados Unidos, volaban también en 1948 100 toneladas de correo aéreo. Ya había profusión de taxis aéreos y reparto de mercancías "por aire", casi a domicilio, utilizándose para esto gran número de helicópteros. Se usaba la Aviación para todo: para cazar, para hacer excursiones, para transportar enfermos, para hacer mudanzas, para remolcar anuncios, para vigilar conducciones de petróleo. Dedicados a los transportes aéreos había 2.000 Empresas, con un total de 4.400 aparatos y 8.400 pilotos. Esto con independencia de las líneas regulares de pasajeros y carga, pues muchas de ellas tienen aparatos de transporte de mercancías. En América hay también "cargueros" aéreos lo mismo que hay barcos de esta clase; no están sujetos a itinerario fijo, "tramp air freighters" que hacen los recorridos que les impone la situación de la carga que necesita ser transportada. Tanto se vuela que antes de la segunda guerra mundial había marcados profusamente sobre algunos tejados y lugares bien visibles del terreno, indicaciones para la navegación aérea: grandes flechas indicando el Norte verdadero, con expresión de la longitud y latitud del lugar, y con otra flecha indicadora de la dirección a seguir para encontrar el aeródromo más cercano.

En cuanto a las líneas aéreas regulares americanas, en 1948 cruzaban solamente los Estados Unidos 900 aparatos de pasajeros, tres veces el número de los existentes para estos servicios antes de la segunda guerra mundial. En ese mismo año, sobre el Atlántico, se hicieron 60 vuelos por semana y línea, y 30 en el Pacífico, donde sólo había dos vuelos semanales antes de la mencionada guerra. La mentalidad aérea americana en este punto de los vuelos transatlánticos es tal, que en los campos de partida para ellos se aparcan los coches de los que en vuelo vienen a Europa, en rápido viaje de negocios, y a los dos o tres días los recogen y siguen su vida "americana", casi como si se hubiese tratado de esperar a la puerta de un espectáculo o centro comercial urbano. Para este enlace de vuelo y circulación ciudadana hay un curioso tipo de aparato, que lleva bajo su fuselaje un automóvil, cuyas ruedas tienen, naturalmente, los necesarios amortiguadores para la toma de tie-

(1) Barrow Colton: "Our Air Age Speads Ahead", publicado en el "National Geographic Magazine".

rra. Al llegar al campo de destino una grúa zafa fácilmente fuselaje y alas, y el coche sale circulando por la ciudad hasta que llega el momento de regresar en vuelo, en que le afirman otra vez sus alas.

Volviendo al mencionado artículo del "New York Herald", que nos sirve para ordenar esta serie de notas, dice: "Las Fuerzas Aéreas soviéticas exceden cuantitativamente a las combinadas americanas e inglesas (?)" Podemos asegurar que no ya el conjunto de las de las Potencias occidentales, puede ser algo más que las angloamericanas. Es que además ¿compara sólo los aparatos de la Royal Air Force y American Air Force? No se olvide que en los Estados Unidos y en Inglaterra hay gran número de aparatos sobre portaviones y de patrulla costera, y que Rusia no tiene aquéllos. La misma Infantería de Marina americana, incluso, tiene una importante Aviación de cooperación propia. ¿Están contadas también estas fuerzas aéreas cuando dice "las Fuerzas Aéreas"?

Se calcula que Rusia tiene en la actualidad unos 19.000 aparatos de guerra, la mitad de ellos cazas, y unos 7.000 bombarderos. Se cree que en lo que falta de año aumentará 10.000 entre cazas y bombarderos, todos ellos "a chorro". Para el año próximo se espera una producción de 30.000 aparatos.

Los Soviets tienen sus Fuerzas Aéreas divididas en cuatro agrupaciones: Fuerza defensiva de cazas, Fuerza Aérea táctica, Fuerza Aérea de gran radio de acción y Fuerza Aérea naval. La primera, mandada por un hijo de Stalin, el Mariscal Vasili Stalin, tiene 1.000 cazas Mig-15 y 1.000 de motor de émbolo; sus bases se extienden entre Letonia y Jabarifsk, en Manchuria.

Los americanos, por su parte, según declaraciones del Secretario de las Fuerzas Aéreas, tienden a llegar a los 70 "groups". Las actuales 50 Unidades se componen cada una, aproximadamente, de unos 75 cazas y aviones interceptores, unos 50 bombarderos ligeros, unos 36 bombarderos medios, unos 30 pesados y unos 18 superpesados en la actualidad, pero que se convertirán, según proyecto, en 30. Es decir, un total aproximado de 3.750 cazas e interceptores; 2.500

bombarderos ligeros, 1.800 medios, 1.500 pesados y 900 superpesados, o sea unos 10.450 aparatos de combate, sin comprender en este número los transportes.

Las cifras americanas son, pues, inferiores a las rusas, pero también es verdad que aparte de las Fuerzas Aéreas de las Potencias aliadas de los Estados Unidos, éstos, por su parte, han puesto en marcha su enorme capacidad de producción, y para 1953 desean llegar a 95 "groups". El General Vandenberg declaró que "los aliados están decididos a *mantener* su superioridad aérea"; añade que, junto con la bomba atómica, es lo que frena a los rusos a provocar otro conflicto mundial, y en otra parte de sus declaraciones aparece que en 1953, dada la capacidad de producción americana, la amenaza estará conjurada.

Todo esto es en cuanto a cantidad se refiere; pasamos a hacer algunas consideraciones sobre la calidad: "Los aparatos rusos salidos después de la segunda guerra mundial están poco terminados y presentan defectos de proyecto y construcción"—dice el mencionado articulista, marcando ya algo del "talón de Aquiles" ruso, y podemos seguir con lo dicho por el General Vandenberg en sus declaraciones: "En la guerra de Corea los pilotos aliados llevan ventaja sobre los del enemigo: por su adiestramiento, por su táctica de combate y por el armamento y equipo de sus aparatos." En el Mig-15, ruso, vemos una excepción. Estos aparatos tienen un motor "a chorro" superior a los de su tiempo aliados. Son más veloces y pueden tomar altura mucho más rápidamente; su techo es mayor que el de aquéllos. No obstante, sigue la regla general de ser adaptación de un diseño extranjero, pero en este caso perfeccionado. Lo es del Nene Rolls-Royce, ya anticuado reactor. En unas declaraciones del General Vandenberg, Jefe del Estado Mayor del Aire de los Estados Unidos, ha dicho que las informaciones de Corea y otras aseguran la producción en serie de "aparatos rusos muy buenos", en número creciente, tanto en Extremo Oriente como en Europa occidental. El nuevo Lavockin-17 dejará atrás al Mig-15.

Añade el "New York Herald": "Sobresale la característica de estar mal equipados en

lo que a electrónica se refiere." (Defecto básico que disminuye notablemente su eficacia, podemos añadir.) Continúa: "Muchos de los tipos que tienen en uso son copias no muy perfectas y adaptaciones de los proyectos obtenidos por otros países."

De la electrónica, una de sus principales aplicaciones, aparte de la localización del enemigo, es la navegación aérea en todo tiempo; pues bien, hace dos años, en América, se expresaba en un informe que durante año y medio los pilotos de las Fuerzas Aéreas del grupo de experimentos de vuelo con todo tiempo: "All Weather Flying Project", han volado casi a diario sus buenas 750 millas, desde su base de Wilmington a Andrew Field, cerca de Washington, sin ver absolutamente nada por fuera de sus cabinas. El himno de las Fuerzas Aéreas estadounidenses cantaba "Nothing can stop the Army Air Corps". Nada puede detener a las Fuerzas Aéreas..., y replicaba un extendido estribillo, con visos de broma, postizo a la verdadera letra: "Except the weather." Excepto el mal tiempo. Eso ya pasó a la historia; hay toda una serie de tipos de aparatos muy modernos especialmente proyectados y construidos precisamente para el vuelo con mal tiempo. De esta especie son el F-95, interceptor de gran velocidad y cota; el F-94, caza nocturno y de "mal tiempo"; el "Scorpion" (F-89), incomparablemente más rápido y destructor que las famosas "Black Widow" de la pasada guerra. La toma de tierra con tiempos completamente cerrados se hace más o menos automáticamente, según los procedimientos, pero siempre eficazmente; por ejemplo, con una combinación del receptor ILS con el mando automático; con el GCA (Ground Control Approach); con el Teleran (Televisión-Radar Air Navigation), en que el aparato recibe su imagen y la del terreno por televisión, de una pantalla instalada en el campo... Para vuelos trasatlánticos, por ejemplo, el Loran (Long Range Navigation), que elimina la necesidad de observaciones astronómicas por las señales recibidas y los momentos de recepción.

Se sabe que Rusia ha hecho experiencias con aparatos de velocidad supersónica, pero ¿y América? Pronto captó esta nación los experimentos ingleses de la postguerra, y ya

en 1948, el "Skystreak" americano voló a 650 millas por hora (975 kilómetros/hora) a la misma velocidad que gira la tierra en la latitud de Londres. En 1940, con aparatos de comercio, se tardaba dieciocho horas en atravesar el continente americano "coast to coast". En 1948 diez horas, con velocidades de crucero de 300 millas por hora. Hoy en día el Bell-X1, aparato de experimentación, ha alcanzado repetidas veces las 760,5 millas por hora a 59° Fahrenheit, y 661,6 millas en regiones de aire frío por encima de los 35.000 pies. Lanzado desde un B-29 puede alcanzar 1.000 millas por hora en los dos minutos y medio de su "full-power Flight"; vuelo a toda potencia.

El más moderno y completo aparato de interceptación de los Estados Unidos es el Douglas XF4D, que en enero de 1951 efectuó su primer vuelo en la Base Aérea de Edwards, en California. Está proyectado para el despegue en catapulta y toma altura con gran rapidez. Cuesta trabajo catalogarlo entre los aparatos de Aviación, pues más bien parece proyectil.

Hay toda una serie de ensayos de aparatos rápidos, entre ellos está el vulgarmente llamado "Flying Pancake", construido para caza y cuyo aspecto, al ser mucho más redondeado que la famosa "Ala Volante", le haría aparecer a los ojos de cualquier observador como uno de los tan temidos, comentados y fantásticos platillos volantes. ¿Serían éstos, sencillamente, "Flying Pancakes" o tortas volantes? Su forma le permite tomar un gran margen de velocidades, desde menos de 40 millas por hora hasta más de 450, y puede aterrizar en muy poco espacio.

Otro punto débil soviético: "Las Fuerzas Aéreas rusas carecen de experiencia en todo lo concerniente al bombardeo estratégico", dice el articulista del "New York Herald". Tanto en la construcción de aparatos como en la ejecución—podemos aclarar—. "Los famosos proyectistas rusos, Tupolev e Ilyushin, se especializaron en grandes bombarderos desde que terminó la guerra. El aparato más notable que consiguieron es el Tupolev-70, copia del B-29 americano, aunque peor equipado. En las revistas y demostraciones aéreas rusas han volado aparatos de reacción de seis motores; sin embargo, los comunistas no han logrado producir nada

que pueda igualarse al B-36 (Flying battleship)".

Además de que el B-29 de los rusos es inferior al de los americanos de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos mejora notablemente, consiguiendo el B-47 "Stratojet", con seis motores de reacción (600 millas por hora). Ha conseguido una media, en un viaje de Moseslake - Washington a Andrews, Base - Maryland, de 607,8 millas por hora. Puede transportar la misma carga de bombas que el B-29, pero su dotación se ha reducido de 11 hombres a 3, consiguiéndose con esto un enorme ahorro de personal de vuelo. Este aparato es tan veloz como un caza, y debido a ello no necesita tantas armas como el B-29, además, éstas se manejan por servo mecanismo, necesiándose para ello menos personal. Con el "Stratojet", siendo bombardero, se consiguió un kilómetro por hora más de velocidad que con el primer caza de reacción aparecido en Inglaterra al terminar la guerra.

Otro de los aspectos que toca el mencionado artículo del "New York Herald" es el de la capacidad de transporte militar aéreo, que en Rusia parece ser muy grande. Los aparatos de transporte de guerra rusos en la actualidad deben de ser alrededor de unos 3.000. "Rusia fué la primera nación que tuvo organizada una División completa de paracaidistas", pero bien conocido es cómo fué sobrepasada en este aspecto por los occidentales durante la segunda guerra mundial; claro está que en otras circunstancias pueden los Soviets emplear más a fondo este Arma que lo hicieron en la última contienda. También Rusia fue la primera Potencia en transportar por aire toda una división, con su material. Lo hizo en 1935, y desde entonces hasta aquí mucho debe haber progresado, aunque tampoco en la segunda guerra mundial haya empleado esta logística. El experimento de 1935 fué prometedor: Transportaron una División a una distancia de 5.000 millas, desde Moscú a la costa del Pacífico. Esta maniobra, en mayor escala, puede proporcionar al sistema defensivo ruso una gran flexibilidad, en el refuerzo de un punto inesperadamente amenazado de su extenso territorio; flexibilidad que trate de compensar con movimientos por líneas interiores, la flexibilidad en el ataque de los contrarios, al poseer éstos el dominio indiscutible del mar, bases para ejecutar los ataques

a Eurasia y masa de embarcaciones para llevarlos a cabo y apoyarlos. Pero, ¿podrán los rusos contrarrestar, hoy por hoy, de este modo el golpe que les aseste una maniobra transoceánica de gran estilo, como la de Africa de la pasada guerra, pero superada? (1). La Marina americana estudia y ensaya grandes operaciones combinadas "trifibias" atacando largas extensiones de costa, apoyando a los elementos de gran movilidad que aislados queden, procedentes del mar, con otros grandes desembarcos de paracaidistas y fuerzas aerotransportadas, reforzando a los del mar con gran número de helicópteros en continuo ir y venir a los buques, mientras verdaderos enjambres de embarcaciones vomitan hombres y material en los lugares de la costa ya conquistados, apoyados con gran masa de artillería naval y saturación del terreno por cohetes, y todo bajo cubiertas aéreas y antisubmarinas impenetrables.

Ya no se ríe nadie del monstruo volante que veían en el helicóptero "windnill"; la guerra de Corea le ha revelado "máquina milagrosa" y los técnicos militares tienen a su respecto grandes planes para el futuro. Las Fuerzas Armadas americanas han en-

(1) El dominio del mar será absoluto: Los Estados Unidos e Inglaterra ya alistan sus flotas, adaptándolas a la clase de guerra naval que se iniciará con la ruptura de hostilidades. Una lucha antisubmarina ofensiva, a base de profusión de grupos "hunter killer", compuestos por portaviones y destructores muy bien equipados, con escucha-ruidos "Sonar" y "Asdic", y equipados con magníficos radars que detectan el diminuto extremo de un aparato respiratorio "schnorkel". No se esperará para combatir a los submarinos a que éstos ataquen a los convoyes; se batirán amplias zonas de mar en su busca, al paso que la escolta queda para el contrataque y que aparatos de Aviación de patrulla, de vuelo "con todo tiempo", limpian los puntos de salida y de recalada de esos convoyes; muy eficaz en su actuación con el empleo de las sonoboyas, que una vez lanzadas al agua sitúan al submarino por marcaciones y comunican su situación a los aparatos encargados de destruirlos, tales como los P2V2 "Nephtune", como aquel "Truculent Turtle", bimotor de gran radio de acción, construido por la Lockheed Aviation Corporation. También, por su parte, los occidentales mejoran sus submarinos, consiguiéndose permanecer cuarenta y cuatro días consecutivos en inmersión; mejoran y adaptan sus portaviones, capacitando a los de 30.000 toneladas "Formidable" e "Indomitable", para llevar aparatos capaces de transportar a su vez bombas atómicas o de hidrógeno...

cargado 500, de tamaños variables, desde el "Jeep" hasta los de 10 a 20 personas, y quizá de 40, desde que estalló la guerra. En los diez años precedentes sólo se habían construido 1.100.

Frank Piasecki, que empezó la construcción de helicópteros cerca de Filadelfia en 1940, está estudiando ese modelo de 40 personas, o su equivalente en tipo de carga de cabida semejante a un gran autobús. En seis meses, con pocos "Sykorsky", el tercer Grupo de Salvamento (Teniente Raymond E. Costello) evacuó en Corea 700 hombres, pilotos derribados y heridos, a veces 125 millas dentro del territorio enemigo. Se llevan a cabo asaltos de playa, salvamentos marítimos... El Ejército tiene el proyecto de dotar a cada División de 23 helicópteros (la normal de Infantería lleva actualmente 5 aparatos) para reconocimiento, salvamento y observación del tiro. Los "Marines" piden los helicópteros como fuerza de asalto. La Armada para salvamento de los pilotos caídos de los portaviones. Un helicóptero en este servicio equivale a dos destructores de guardia. No necesita ni cubiertas ni carreteras ni campos: sólo aceite y gasolina.

En los Estados Unidos los transportes aéreos han tomado últimamente un considerable incremento y cambiarán el aspecto logístico de las futuras operaciones militares. Ello, además, antes de que se preparasen para la guerra de manera abierta, con su "estado de alarma". Hay constituido un servicio de transportes aéreos militares muy importante, conocido por el "MATS" (Military Air Transport Service). Algunos de los tipos de aparatos empleados en las líneas comerciales han sido adaptados para fines militares, por ejemplo el Douglas "Skymaster" (DC-4), conocido en la Armada norteamericana como R5D; otro, el "Globemaster", de las líneas comerciales (C-74, del MATS), es el mejoramiento del anterior y puede llevar 125 hombres, con su equipo o 109 literas con heridos o enfermos, o 25 toneladas de material de guerra, por ejemplo 15 jeeps. Del Marín "Mars" hay construídas muy pocas unidades. El XC-99, versión de transporte del B-36, transporta 400 hombres o 50 toneladas de carga. El mayor de los de la Armada es el Lockheed "Constitution" XR-60, 10 toneladas más pesado que el C-74 "Globemaster" y 20 más que el Mars; puede transportar 180 hombres a 300 millas por hora,

a una distancia de 5.000 millas. Se pueden citar más tipos: el Lockheed "Constellation", el Douglas "Skytrain", el C-82 Fairchild "Packet". No hace mucho estos Fairchild C-82 hicieron una demostración ante el Presidente Truman, arrojando gran número de piezas de artillería: de obuses de 150 mm., y de jeeps de 2.600 libras. Pertenecían los aparatos a los transportes de la 9.ª Fuerza Aérea, y las fuerzas desembarcadas a la 82 División Aerotransportada. Los grandes aparatos del "MATS" y los de las líneas aéreas son, hoy por hoy, en América, de propulsión por hélice; en Inglaterra ya se ha experimentado el Havilland "Comet" (4 motores a reacción, 426,5 millas por hora y 34 pasajeros con su equipaje). El primer aparato de reacción de esta especie que voló sobre América fué el canadiense Avro "Jetliner".

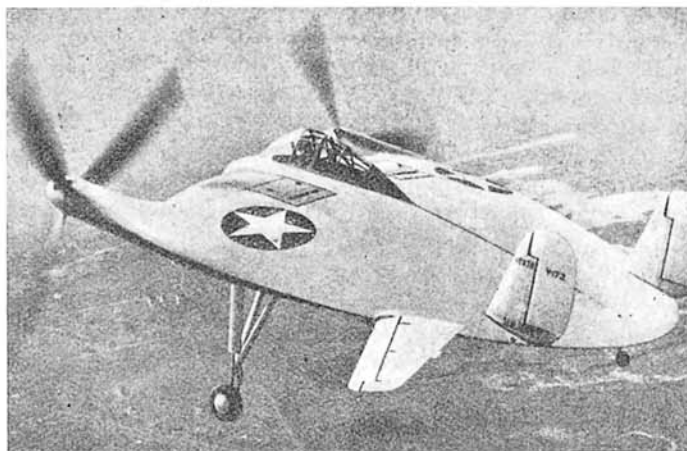
Y con referencia a los aprovisionamientos en vuelo, ya en los Estados Unidos se han formado unidades especiales dedicadas al efecto. En la base aérea de Biggs (Texas) se formó el 97th Squadron de aparatos del nuevo tipo KB-29 P, organizados como tanques para dar combustible, en vuelo, a los grandes bombarderos, a gran velocidad y alta cota. Un dispositivo ingenioso permite el manejo desde la cola del aparato-tanque, de una manguera telescópica que un operador lleva hasta el morro del aparato a rellenar que vuela detrás y cerca del tanque. Estos nuevos modelos han sido terminados en las factorías de Renton Wash, de la Boeing Airplane Company, y sus hélices suministradas por la Oklahoma City Air Material.

Comenta también el artículo-advertencia del "New York Herald": "que las Fuerzas Aéreas rusas tienen gran facilidad de adaptación a toda clase de países y condiciones de vida, y que sus mecánicos han demostrado su destreza y capacidad al tener eficientes los aparatos en las condiciones climatológicas más difíciles". Por su parte, los americanos no se quedan atrás en tales actividades, y se suceden los entrenamientos. Por ejemplo, las Fuerzas Aéreas americanas vuelan sobre el Polo Norte unas tres veces por semana. Para el caso de una agresión rusa por encima del Ártico, se prevé un frente canadiense, con despliegue de abundantes estaciones radar y campos. En este sentido se hacen experiencias. Se preparan personal y material.

Poco tiempo después de una reunión del Consejo de Defensa del Atlántico Norte, el Ministro de Defensa canadiense reveló la existencia, desde principios de 1950, de un caza birreactor (XC-100), especialmente construido y equipado para soportar las duras condiciones de las regiones árticas. Lo construyó la A. V. Roe Company, de Ontario. Es un caza biplaza, con muy gran radio de acción. Se tardó cuatro años en proyectarlo y construirlo.

También para las Fuerzas canadienses se ha conseguido un transporte tetramotor de reacción. El General Vandenberg declara "que América está manejando unas Fuerzas Aéreas de cerco, en vista de su responsabilidad global". Las Fuerzas Aéreas americanas se van extendiendo por todo el mundo: por Inglaterra, Alemania, Austria, Trípoli, el Golfo Pérsico. Próximamente estarán concedidas las bases de Marruecos, Egipto, Irak, Chipre... Por el momento se extienden 20.000 oficiales y soldados americanos, con su material, a lo largo de esta línea estratégica de bases aéreas, en la que hay unos 700 aparatos. Forman a modo de una vanguardia, y en un momento dado pueden incrementarse muchos estos efectivos.

Resumiendo: El articulista americano del "New York Herald", viajero en Rusia, cuyo trabajo ha servido de prontuario, en cierto modo, para hilvanar estas consideraciones, dice: "La Aviación Táctica soviética es cualitativamente buena, como para ser tenida muy en cuenta, pero en lo que a la estratégica se refiere, y lo mismo a la electrónica, Rusia está muy por debajo de sus probables enemigos."



El llamado "Torta volante", en que se trató de reunir las características de gran velocidad de caza, toma de tierra en poco espacio y velocidades tan variables como de 450 metros por hora a 40 ó menos.

Un estudio más profundo nos proporcionaría más datos para enjuiciar la situación, pero sobre todo daría a conocer la excelente técnica americana y la inigualable potencia industrial y militar de aquella nación en lo que al aire se refiere. Véase REVISTA DE AERONAUTICA de septiembre de 1950, "La Aviación militar en los Estados Unidos".

En una palabra, la supremacía aérea, la técnica y aun la numérica, de las naciones occidentales, parece incontestable, sin que por ello deje de subsistir una gran amenaza oriental; lo que tienen que conseguir los occidentales es la confianza en sus tropas, y de éstas en sus mandos, la compenetración de los elementos heterogéneos, la unidad de doctrina y una eficaz mo-

vilización de las industrias en la medida que ello vaya siendo necesario; que esas Fuerzas Armadas occidentales, en expectativa, sean un hecho, así como un acertado despliegue estratégico de las mismas. De este modo se podrá mantener la paz, y si el caso llega, ganar la guerra, sin que para ello haya que esperar ni a que se den cuenta las gentes "de izquierda" que los móviles soviéticos son los ancestrales de los Zares, ni a la debilitación de la potencia militar rusa que la expansión traería consigo. Sería muy costoso dejar repetirse las anteriores experiencias, dejar desarrollar lo que en la "Teoría de los Perturbadores" tan magistralmente expone Castex en sus teorías estratégicas. El estudio de lo pasado debe dar provechosa enseñanza para el futuro. Pero en un estado prebélico no se debe superestimar la cuantía y calidad de las armas del problema enemigo.