

Cómo llegó la Aviación norteamericana a ser el mayor Poder Aéreo del mundo (1909-1948)

Cy Caldwell, el conocido publicista y técnico norteamericano, publica en "Aero Digest" este artículo, que aquí presentamos extractado.

La historia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos es una historia de estupidez y ceguera política, militar y naval; de celos feroces del Ejército y la Marina. El «climax» lo constituyó Pearl Harbour, con sus acorazados hundidos y sus tres mil norteamericanos muertos, que una poderosa Fuerza Aérea probablemente hubiera evitado.

Para evitar la guerra es preciso ser fuertes; para invitar a la agresión, basta con ser débiles.

«¡Debemos ser fuertes en todas partes —exclaman algunos—: en tierra, mar y... aire!» Pero ser fuertes en todas partes equivale a no tener en ningún punto la fuerza suficiente susceptible de ser decisiva.

Las mismas fuerzas, sólidamente atrincheradas, que impidieron el progreso aéreo durante treinta años, están todavía entregadas a su tarea. En los treinta y nueve años transcurridos desde la fecha en que el Ejército adquirió su primer biplano Wright, su naturaleza no ha variado. Ni el Ejército, ni la Marina, ni la gran industria, ni la mayor parte de los políticos, que braman como búfalos heridos si alguien se atreve a sugerir que una base naval o un antiguo fuerte militar de su distrito —construido originalmente para controlar a los indios— no constituyen necesidad vital en la guerra moderna. Incluso la anticuada Artillería de costa, apuntando sus inútiles cañones hacia las ballenas que pasan frente a ellos, afirmará tercamente que están protegiendo a la nación, aunque debería ser desmantelada para depositarla en el «Smithsonian Institute», junto al dinosaurio.

En 1910, todo nuestro servicio militar aéreo consistía en el Teniente Benny Foulois, nueve hombres de tropa, un avión Wright, una aeronave y tres globos. En marzo de 1911, el Congreso, a regañadientes, concedió 125.000 dólares para la Aeronáutica. Fueron invertidos en fundar la primera Escuela de Aviación Militar, en College Park, y adquirir algunos aviones Wright y Curtiss.

Un hijo no deseado.

La Sección de Aviación del Cuerpo de Comunicaciones fué creada el 18 de julio de 1914, a base de 60 Oficiales y 260 hombres de tropa; sin embargo, esta creación fué sólo nominal, ya que no se concedían los fondos necesarios. El Cuerpo de Comunicaciones solicitó 500.000 dólares; pero el Congreso entregó únicamente 300.000.

Las operaciones del Primer Escuadrón Aéreo contra las fuerzas de Villa, en Méjico, en 1916, sirvieron principalmente para demostrar que todo el material era inadecuado para misiones de guerra.

En 1914 Alemania empezó la guerra con unos 1.000 aviones; Inglaterra, con 250, y Francia, con 300. El Ejército norteamericano no se preocupó de nada.

El Congreso vino, por último, a fijarse en la guerra aérea que se libraba en Europa. Y el 3 de junio de 1916, aprobaba la Ley de Defensa Nacional, que autorizaba al Cuerpo de Comunicaciones para tener un personal de 148 Oficiales y 4.000 hombres de tropa. También concedió 13.281.666 dólares para desarrollos aeronáuticos. Pero esto exigía tiempo, y cuando Norteamérica le declaró la guerra a Alemania, en abril de 1917, nuestra Aviación militar consistía de sólo 65 Oficiales, 1.087 hombres de tropa, que en su mayoría eran reclutas sin instrucción, y 55 aviones.

Poco equipo.

El equipo de vuelo consistía, como decimos, en 55 aviones, 51 de los cuales eran anticuados y los cuatro restantes de calidad inferior. Sin pilotos instruidos en el uso de los espléndidos aparatos europeos; sin ninguna ametralladora aérea; con no más de media docena de pequeñas fábricas de aviones y motores, Estados Unidos se lanzó a la guerra. Esto resume una absoluta falta de comprensión en cuanto a las posibilidades del avión como instrumento de guerra.

No teníamos diseño alguno de un moderno avión de combate; de modo que debimos recurrir a los ingleses. Ellos nos proporcionaron el de Havilland 4, bombardero y caza diurno. Lo adaptamos para producirlo con el motor «Liberty». El diseño quedó terminado el 4 de junio. El 12 de octubre de 1917, el primer «Liberty», de 12 cilindros, se hacía al aire, menos de cinco meses después. Hacia el 11 de noviembre de 1918, habíamos producido 13.000 «Liberty», y la producción era de 150 motores al día. A ultramar se habían enviado 2.574 y 1.500 más estaban en los puertos o en tránsito. El motor «Liberty» fué nuestra máxima contribución al desarrollo de la aeronáutica de guerra.

En abril de 1918, habíamos titulado a 8.114 pilotos y observadores norteamericanos, instruidos en «Curtiss Jennies». Nuestros aviones habían destruido 491 aviones enemigos, de los cuales 462 lo fueron por 63 pilotos. Teníamos 43 escuadrones en el frente, pero menos del 25 por 100 de ellos estaban equipados con aviones de construcción norteamericana.

En noviembre de 1918, los fabricantes de aviones y motores norteamericanos trabajaban al máximo cuando terminó la guerra súbitamente. Los contratos fueron cancelados, y muchas firmas debieron abandonar los negocios. Los años que siguieron, el personal, reducidísimo, voló en aviones contruidos durante la guerra.

Ellos no pudieron soportarlo.

En 1921, los aviadores del Ejército y la Marina, obrando por cuenta propia, dieron comienzo a una serie de experiencias sensacionales. En junio, aviones navales de patrulla F-5-L lanzaron bombas sobre el submarino «U-117», que había pertenecido a Alemania, y fácilmente lo hundieron, dejando estupefacta y anonadada a nuestra Marina. Después, aviones militares y navales hundieron un destructor. ¡Entonces, la Marina contuvo a sus propios aviadores!

En julio tuvo lugar la célebre experiencia del General Mitchell con el buque de batalla «Ostfriesland», cuya construcción era tan sólida como la de cualquier buque norteamericano de su época. El barco fué hundido con bombas de 1.100 y 2.000 libras. En septiembre, el antiguo acorazado «Alabama» fué uti-

lizado como blanco, siendo hundido por una sola bomba de 1.100 libras, que no dió en el barco, sino que estalló a su lado.

La Marina tomó inmediatas medidas para proteger a sus buques de batalla. Fué aumentado el blindaje de las cubiertas, se añadieron baterías antiaéreas y se construyó un par de portaviones aprovechando dos cascos diseñados originalmente para cruceros de batalla. La Marina estaba alerta. También lo estaban los japoneses, que procedieron a realizar pruebas de bombardeo en Pearl Harbour veinte años después. Y nuevamente los navíos de primera línea fueron hundidos por bombas aéreas. Por desgracia, esta vez eran «nuestros» tales navíos.

Durante los años 1920-1930 hubo varias encuestas, investigaciones e informes acerca del Estatuto de la Aviación Militar. El Comité Baker, en 1934, se hizo célebre con su histórica y peregrina afirmación: «Las limitaciones del avión demuestran que las ideas de que la Aviación—operando independientemente—pueda controlar los océanos, defender la costa o producir resultados decisivos son todas visionarias, como lo es la idea de que una gran Fuerza Aérea sea necesaria para defender nuestro país.» Esto se basaba principalmente en el testimonio del Ejército y la Marina.

El Comité Baker contaba entre sus miembros con un hombre inteligente, James Doolittle, quien elaboró el informe de minoría: «Estimo que la seguridad futura de nuestro país depende de una adecuada Fuerza Aérea. Esto resulta indiscutible en el momento actual, y lo será cada vez más, a medida que la ciencia aeronáutica progrese y el avión modifique la ciencia de la guerra.» ¿Dónde estaban los miembros del Comité Baker cuando James Doolittle llevó a cabo su famoso «raid» a Tokio? ¡Ciertamente, no estaban a bordo de ningún avión!

Sin embargo, el Comité Baker recomendó la creación de una Fuerza Aérea de Cuartel General, que debía tener bajo un mando a todas las Unidades tácticas del Cuerpo Aéreo dentro de Estados Unidos, las que antes estaban agregadas a los ejércitos en campaña. El Ejército y la Marina no se preocuparon mucho, por cuanto el Cuerpo Aéreo quedaba dividido en dos partes, ambas bajo el control del Estado Mayor General.

Frank M. Andrews, que antes de hacerse aviador fué Oficial de Caballería, quedó designado Comandante general de la F. A. de C. G. Inmediatamente eligió como Jefe de su Estado Mayor a Hugh Knerr, que preconizaba la producción de grandes bombarderos; también llamó a George Kenney, otro discípulo de Mitchell. Carl Spaatz fué nombrado Jefe del Comando de Caza, y Henry Arnold recibió el mando de la Primera Ala, en March Field, California. En el Cuartel General de Langley Field, Andrews, Knerr, Kenney y McNarney empezaron a desarrollar bombarderos de gran autonomía.

Este paso señala los verdaderos comienzos del poder aéreo norteamericano. De los 412 aviones de todos los tipos con que contaba la Fuerza Aérea, sólo 174 eran modernos y apropiados para la guerra. De ellos, los mejores eran unos 40 bombarderos bimotores Martin B-10 y B-12. La experiencia ganada con estos aviones les permitió ulteriormente a los Coronales Knerr y Howard confeccionar un programa de desarrollo de bombarderos de gran radio de acción: cuatro tipos, progresivamente, más grandes, más rápidos y de mayor capacidad de carga a distancias cada vez mayores. El primero que fué terminado era el Boeing B-17, la «Fortaleza Volante».

Aterrizajes seguidos de huida.

Hacia 1937, la F. A. de C. G. recibió tres B-17 (que tenían una bicicleta como equipo «standard»; si el piloto de un B-17 se precipitaba a tierra, debía montar en esa bicicleta y meterse en los bosques para no regresar nunca). Después, el General Andrews y el Coronel Knerr prepararon un programa para el Departamento de Guerra, en que se recomendaba la construcción de 108 B-17 y la ampliación de los aeródromos de las islas del Pacífico, a fin de que los grandes bombarderos pudiesen operar en ellos en la ruta hacia las Filipinas. El gasto calculado era de 21 millones de dólares—menos que el costo de un simple crucero liviano, de aquellos que los japoneses hundieron sin la menor dificultad.

Desde 1930, la lucha por el poder aéreo en el Cuerpo Aéreo se desenvolvía en torno a dos ideas irreconciliables: los Oficiales Aviadores querían desarrollar el bombardeo a gran distancia para poder atacar en alta mar

a cualquier fuerza de invasión que se aproximase a nuestras costas; la Marina quería mantener a todo precio su posición de «nuestra primera línea de defensa» y no permitía que aviones del Ejército volasen sobre sus océanos. En cuanto al Ejército, pretendía que el avión siguiese atado a él, como elemento auxiliar. He aquí la historia básica:

El Departamento de Guerra se puso en movimiento para liquidar la ley que le hubiera dado a la F. A. de C. G. los 108 B-17 pedidos. La ley murió en el Comité, y las Filipinas casi murieron un poco más tarde. Como Andrews, Knerr y su Estado Mayor habían tratado de conseguir el apoyo del Congreso, pasando por sobre sus superiores inmediatos, y como habían protestado contra el sacrosanto límite de 300 millas fijado para los bombarderos por el Ejército y la Marina, sufrieron las consecuencias de ello. Andrews fué relegado a Texas, rebajándosele de Mayor General a Coronel; Knerr también fué disminuído de rango, y «se le concedió» su retiro del Ejército; Kenney fué a parar como instructor en la Escuela de Infantería de Fort Benning; el Teniente Coronel Joe McNarney fué exilado a la costa occidental. Su sobresaliente contribución en la última guerra y los altos cargos que hoy ocupan los supervivientes en la nueva Fuerza Aérea de Estados Unidos constituyen una dramática rehabilitación.

En 1938, cuando Hitler ganó la batalla de Munich—en gran parte, gracias a la «amenaza» del poder aéreo alemán—, el General Arnold llegó a ser Jefe del Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos. En ese entonces producíamos anualmente unos 500 pilotos y 1.000 aviones. Teníamos 17.000 Oficiales y hombres de tropa, y bastantes aviones. En agosto de 1939, el programa de expansión del Cuerpo Aéreo fué puesto en marcha, con un objetivo de 5.000 modernos aviones de combate y un programa de instrucción progresivo. En septiembre, Hitler conquistó Polonia en veintiséis días. Después, Noruega y los Países Bajos, en la primavera de 1940, y ante el inminente colapso de Francia, el Presidente Roosevelt pidió 50.000 aviones de guerra y una producción anual de igual volumen.

El General George Marshall, que en 1939 reemplazó en el cargo de Jefe del Estado Mayor al General Malin Craig, sacó del des-

tierro a los rebeldes Oficiales aéreos, y en junio de 1941 la Fuerza Aérea del Ejército recibía un Estatuto semiautónomo con un Estado Mayor aéreo propio. Robert Lovett fué nombrado Secretario Ayudante de Guerra para el Aire. La industria se lanzó a trabajar, y muchas Compañías que producían automóviles y refrigeradores empezaron de súbito a fabricar aviones y motores con diseños proporcionados por la industria aeronáutica.

En el verano de 1941, cuando Hitler dominaba en los Balcanes y Creta y los japoneses avanzaban rápidamente en el Asia y el Pacífico, la instrucción de pilotos de la Fuerza Aérea se aproximaba a una cifra de 12.000 por año, con el propósito de llegar a los 30.000 en 1942. La Fuerza Aérea debía ser ampliada a 25 grupos de combate, y luego, a 54. Poco antes de Pearl Harbour, el Congreso concedió fondos para 84 grupos y anunció que el personal aumentaría de 100.000 a 250.000, y después a 600.000 en los meses venideros.

Cuando los nipones atacaron Pearl Harbour, nuestro potencial aéreo nacional era de 3.305 aviones que se suponía de combate, de los cuales 1.024 estaban en ultramar; los tipos no combatientes incluían 7.024: 216 transportes, 6.594 de instrucción y 214 de comunicaciones, de los cuales sólo 98 estaban en ultramar, en la zona del Pacífico, el Lejano Oriente, Alaska y la zona del Canal. Durante el primer mes de guerra, 212 aviones fueron despachados a ultramar, lo que equivalía a sólo la mitad de las pérdidas mensuales de 412 aviones de combate.

Escasez de material.

Teníamos únicamente 19 bombarderos B-17, desprovistos de torrecillas automáticas, ametralladoras de cola, blindaje y estanques protegidos. Carecíamos de cazas de largo alcance. Sólo dos escuadrones de bimotores de ataque y un surtido de cazas que fueron declarados anticuados, debían compararse a los Spitfire, ingleses, y Messerschmitt, alemanes. Tal era el estado en que se encontraba nuestro poder aéreo, bajo la pesada mano del Departamento de Guerra, cuando entramos en la contienda más terrible que ha conocido la Historia.

La industria aeronáutica de la nación empleaba en 1939 sólo a 48.000 obreros. Wil-

liam Knudsen, genio industrial de la General Motors, fué nombrado Teniente General y encargado de la producción.

En julio de 1942 se fabricaban mensualmente 100 cuatrimotores B-17 y B-24. La producción de bombarderos bimotores medianos era de 350 por mes. La de cazas iba en aumento: los nuevos P-38, P-47 y P-51 se producían a razón de 200 mensuales, y los antiguos P-39 y P-40, a razón de 600. Los transportes C-47 llegaban a los 150 modelos mensuales, y los de instrucción, a 1.500; el C-54 acababa de entrar en producción. En los primeros seis meses de la guerra, en julio de 1942, las células producidas se habían duplicado. Fué un milagro de producción.

El potencial humano.

Durante este período, el Comando de Instrucción Aérea realizaba enormes progresos con ayuda de las Escuelas de Aviación Civil, en las que estudiaban 25.574 alumnos cuando se produjo el ataque de Pearl Harbour, habiendo obtenido su título 7.793 en el momento de entrar Estados Unidos en la guerra. Más de 10.000 alumnos estaban todavía recibiendo instrucción. El Comando de Transporte, el Comando de Transporte de Tropas y el Sistema de Comunicaciones Aéreas empezaron prácticamente desde la chatarra, con poquísimos equipos. No obstante, en su primer año de operaciones, el Comando de Transporte voló 3.513 aviones con destino a Estados Unidos, y 638, a ultramar, llevando 1.920 toneladas de correo y carga. (El 29 de mayo de 1941, el Comando de Transporte lo integraban el Coronel Roberto Olds, un Oficial subalterno y un Secretario civil.)

La drástica reorganización del Ejército quedó terminada en 1942 por el General Marshall, con tres ramas coiguales: las Fuerzas Aéreas del Ejército, las Fuerzas Terrestres del Ejército y las Fuerzas de los Servicios del Ejército. El General Arnold fué designado Comandante General de las Fuerzas Aéreas, combinando el Comando de Combate de la F. A. y el Cuerpo Aéreo en un solo organismo. El General Marshall anunció el propósito de dar a las Fuerzas Aéreas del Ejército un personal de 1.000 hombres en 1942, doblándose esta cantidad a fines de 1943.

Hasta el momento, sólo estábamos prepa-

rándonos para la guerra con Alemania, como principal adversario, limitando nuestras operaciones en el Pacífico a detener el avance de los japoneses en el Sur. Las primeras operaciones de nuestra Octava Fuerza Aérea en Gran Bretaña empezaron en agosto de 1942

El bombardeo de precisión.

Para llevar a cabo con precisión este bombardeo diurno, la «Fortaleza» Boeing B-17 y Liberator Consolidated B-24, fueron provistos de miras Nordem, controles automáticos, torrecillas eléctricas y un blindaje progresivamente aumentado. Desde comienzos de 1944, el radar aportó una preciosa ayuda.

Hacia fines de 1942, los efectivos de la Fuerza Aérea habían sobrepasado el millón, y en diciembre de 1943 llegaban a los 2.375.000. El Comando de Instrucción Aérea, el más vasto esfuerzo que conoce la Historia del mundo, se mantenía a la par con la producción de aviones y motores nuevos. En el período diciembre de 1941-agosto de 1945, graduó 193.240 pilotos, 50.976 navegantes, 47.354 bombarderos, 195.422 mecánicos y operadores de radio, 51.375 mecánicos de radar, 347.236 artilleros y 497.533 mecánicos de aviones y motores.

Habiendo comenzado con pocos efectivos, el poder aéreo aliado en el Mediterráneo alcanzó su máximo potencial en 1943, especialmente en bombarderos pesados. Este poder aéreo fué razón de una larga lista de victorias (El Alamein, Tunisia, Pantelleria, Casablanca y Orán). Atacó fábricas aeronáuticas alemanas en Austria, Baviera y Hungría, y dejó fuera de servicio todas las refinerías de petróleo de Ploesti.

Terminada la guerra en Europa, el testimonio de altos jefes alemanes es elocuente: «Perdimos porque vuestro poder aéreo privó a nuestros cielos de la protección de nuestros aviones, suprimió la movilidad de nuestros Ejércitos, dejó a nuestros tanques sin combustible y a nuestras fábricas sin materias primas.»

Durante la invasión, y después de ella, el poder aéreo fué la punta de lanza. El General Eisenhower ha dicho que nuestra campaña de bombardeo estratégico disminuyó al mínimo la oposición aérea alemana.

En la campaña del Pacífico, los japoneses y americanos subestimamos al poder aéreo;

nosotros, antes de Pearl Harbour; y los japoneses, después. Si el enemigo hubiera realmente confiado en el poder aéreo, hubiera continuado su ataque por el aire mediante la invasión y captura de Hawai. Pero el poder aéreo nipón fué siempre el pariente pobre del Ejército y la Marina del Imperio, cuyos conceptos en nada discrepaban de los sustentados por el Ejército y la Marina de Estados Unidos.

Estuvimos al borde de la derrota, y a través de año y medio debimos mantenernos a la defensiva. La batalla de Midway, cuando una gran fuerza especial japonesa fué interceptada y perdió tres de sus cuatro portaaviones, constituyó el punto crucial, al decir de altos jefes nipones. Fué la primera gran victoria en el Pacífico, un esfuerzo conjunto perfectamente coordinado de la Aviación, de la Marina y la Fuerza Aérea del Ejército, pudo lograrse en el Pacífico mucho mejor que en Washington. (En la capital había más «sombrosos de bronce» de antiguo cuño que en el Pacífico.)

Las victorias de Guadalcanal y Papúa (Nueva Guinea) marcaron el principio del avance de 12.000 millas hacia el triunfo. Pero la Aviación fué la punta de lanza a través de todo el camino. Finalmente, como muy bien lo señaló el General Doolittle, nuestro Ejército estuvo listo para invadir el Japón; la Marina estaba preparada para transportarlo; pero... los B-29 con base en las Marianas hicieron innecesaria la invasión. Con un Ejército casi intacto y en posesión de todo su equipo, el Japón se rindió incondicionalmente.

Pero no se trató «sólo» de una guerra aérea. Sin el apoyo de las Fuerzas Terrestres y Navales, es poco probable que el poder aéreo pudiera ganar por sí solo la próxima guerra, tal como no ganó por sí solo la última.

No obstante, es evidente que en la próxima guerra, como en la última, el poder aéreo será el factor predominante. El golpe decisivo será asestado desde el aire: En una lucha entre Rusia y Estados Unidos, el aire es la única vía entre ambas naciones. Las únicas obstrucciones que podrá sufrir esa ruta serán las creadas por los poderes aéreos adversarios y sus complementos terrestres

antiaéreos a base de radar y proyectiles-cohete.

Según la Ley de Seguridad Nacional de 1947, la Fuerza Aérea obtuvo, en el Establecimiento Militar Nacional, una situación por entero igual a la del Ejército y la Marina. Se elaboraron planes para una Fuerza Aérea efectiva, respaldada por Unidades Aéreas equipadas e instruídas y por una reserva de personal instruído en la Guardia Aérea Nacional y la Reserva Aérea.

Las guerras pueden venir y pasar; pero el interés del Congreso por la Aviación sigue manteniéndose. Este interés dió lugar el último invierno a los informes de la Comisión Presidencial de Política Aérea y del Comité de Política de Aviación del Congreso. Ambos grupos estaban de acuerdo en todo, salvo en los cálculos del potencial aéreo requerido. Lancemos un vistazo a algunos párrafos del informe de la Comisión Presidencial:

«A juicio nuestro, la opinión predominante entre las personas más calificadas es que la nación debe basar su defensa en un nuevo concepto estratégico, y que el fundamento de este concepto es el poder aéreo... Por supuesto, será siempre preciso mantener una Fuerza Terrestre y una Marina adecuadas. *Pero debemos basarnos principalmente en la Aviación. Nuestra seguridad militar debe estar fundamentada en el Poder Aéreo.*

«Llegamos a la conclusión de que la fuerza mínima necesaria es hoy una Fuerza Aérea compuesta por 12.400 aviones modernos... Y una adecuada reserva, calculada en 8.100 aviones, debe ser organizada y mantenida en un apropiado estado de movilización.

«La nueva estrategia de la Marina es el poder aéreo. El portaviones ha pasado a constituir el buque principal... La Marina necesita 5.793 aviones de primera línea, más una reserva de 5.100.»

Posteriormente hemos visto rectificadas esta política al no construirse el portaviones estratégico de 65.000 toneladas:

El informe del Congreso decía:

«El poder aéreo supremo, cuyas ramas militares y civiles son indivisibles, debe ser el arma con que Estados Unidos proteja su libertad... Es opinión del Comité de Política de Aviación del Congreso que el poder aéreo

es el único medio que le permitirá a Estados Unidos desalentar a cualquier agresor. Es el arma de empleo efectivo y es también la más capacitada para realizar acciones de represalia.»

En tierra, Rusia es poderosa, mientras nosotros y los británicos no somos tan fuertes. Los rusos lo saben, y no temen a ningún Ejército. Han derrotado sucesivamente a los suecos, a los franceses de Napoleón y a los alemanes. Creen, sin duda—y con razón—, que podrían derrotar a cualquier Ejército angloamericano que lograra operar en Europa; incluso Ejércitos mecanizados apoyados por Fuerzas Aéreas Tácticas, a los cuales sería posible enfrentar otras Fuerzas Aéreas Tácticas y Artillería, de las que los rusos tienen abundancia.

Intereses marítimos de los rusos.

Los rusos no sienten mayor interés por las flotas, excepto posiblemente su elemento aéreo; y cuentan con los submarinos para atacar nuestros convoyes. Conocen la batalla del Atlántico, y tal vez creen que Hitler hubiera ganado esa batalla de abastecimiento si hubiera dedicado todo su poder naval a los submarinos, en vez de construir buques de batalla que sólo sirvieron de blanco de las bombas y torpedos de la Real Fuerza Aérea. Ciertamente, los rusos no incurrirán en ese error, pero quizá esperan que nosotros habremos de seguir las tácticas de Napoleón y Hitler, tratando de avanzar hasta Moscú.

Ya les estamos demostrando a los rusos que tenemos la inteligencia necesaria para utilizar nuestro Poder Aéreo en la situación actual. Ya hemos enviado una fuerza de combate de B-29 y cazas de reacción a Europa.

Si es necesario, irán más. Y si se necesitan 10.000, la industria norteamericana los proporcionará. Mientras la Aviación Naval velará—como lo hizo en el Pacífico y en el Atlántico—por que los abastecimientos pesados que necesite la Fuerza Aérea sean transportados ininterrumpidamente. En cuanto a la flota submarina soviética, nuestra Aviación Naval deberá entenderse con ella, no sólo en los mares abiertos, sino en las bahías desde donde opere. En este último caso, la Aviación Naval deberá contar con la ayuda de bombarderos pesados de la Fuerza Aérea, con bases en diversos lugares.