

# Arnold y Doolittle

Por FERNANDO QUEROL MULLER  
Comandante de Aviación.

## Arnold.

Sus profesores de vuelo fueron—en 1912—nada menos que los mismos hermanos Wright, padres de la Aviación.

Desde los primeros tiempos figuró entre los discípulos de Mitchell, a quien defendió cuando fué juzgado y condenado en 1925.

Más tarde su nombre había adquirido particular importancia por haber sido el jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército (Army Air Forces) durante la segunda guerra mundial. Bajo su mando, la Aviación no sólo creció de un modo inusitado en cantidad y calidad, sino también en estimación y comprensión por parte de los otros organismos armados. Prueba de ello son los siguientes párrafos del "Reglamento de mando y empleo del Poder Aéreo", publicado por el Ejército de los Estados Unidos en julio de 1943, donde por primera vez se reconoce oficialmente las indiscutibles prerrogativas y valores de la Aviación.

"La consecución de la superioridad aérea es el primer requisito para el éxito de cualquier importante operación terrestre"; por tanto, "las Fuerzas Aéreas deben emplearse principalmente contra las Fuerzas Aéreas enemigas hasta obtener la superioridad aérea"; y para ello hay que tener en cuenta que "el completo dominio del aire solamente puede conseguirse y mantenerse por medio de una total destrucción de la Aviación enemiga. Como esto es difícil, es preciso mantener continuamente operaciones de contraataque de las Fuerzas Aéreas para conservar la supremacía aérea."

En este mismo Reglamento no sólo se siente la necesidad de contar con la superioridad aérea, sino que se destaca además el valor de la seguridad que esta superioridad proporciona. "Las operaciones aéreas preceden, casi invariablemente, al contacto de las fuerzas de superficie; del éxito de

estas primeras operaciones aéreas depende la movilización, concentración y movilidad de las fuerzas terrestres."

También son interesantes las observaciones relativas a cómo debe ejercerse el mando de las Fuerzas Aéreas. "El mando de las Fuerzas Aéreas y terrestres en un teatro de operaciones será investido en el jefe superior, el cual ejercerá el mando de las Fuerzas Aéreas a través del jefe de la Fuerza Aérea, y el mando de las fuerzas terrestres a través del jefe de las fuerzas terrestres." Así, pues, el jefe de las Fuerzas Aéreas—subordinado al jefe del teatro de operaciones—asumirá el mando de toda la Aviación, pues "el control del Poder Aéreo disponible debe ser centralizado para no dañar la flexibilidad, la más importante de sus características", estableciéndose que esta concentración de las Fuerzas Aéreas en la sola mano de su jefe no debe ser rota nada más que en casos muy especiales. "El jefe del teatro de operaciones no agregará las Fuerzas Aéreas del Ejército a unidades de las fuerzas terrestres que estén bajo su mando, excepto cuando tales unidades de la fuerza terrestre operen independientemente o estén aisladas debido a la distancia o a la falta de comunicación".

Hasta aquí el indicado Reglamento, redactado en época en que la Aviación terrestre dependía del Ejército. Sus atinados conceptos sobre las cuestiones aéreas son debidos en gran parte a la influencia de Henry Arnold.

\* \* \*

A lo largo de la segunda guerra mundial, Arnold, como jefe del Army Air Force, rindió tres valiosos informes al secretario de Guerra sobre la situación de las Fuerzas Aéreas. A continuación, para poder resumir las ideas principales contenidas en estos tres informes, así como las que se desprenden de su colaboración en diversas revistas y publi-

caciones, nos valdremos de una convencional agrupación y numeración:

1.º "Poder Aéreo es la capacidad para transportar efectos bélicos (bombas, municiones, soldados, equipo y material) por vía aérea a un punto determinado."

2.º El Poder Aéreo debe reposar en:

- a) Tener una Fuerza Aérea capaz de encajar la expansión requerida por una guerra y la introducción de nuevas ideas y técnicas; la Fuerza Aérea debe ser moderna, pues una Aviación de segunda mano es peor que no tener ninguna, ya que proporciona una engañosa confianza a la nación.
- b) Personal capaz de enseñar para que los efectivos movilizables puedan ser empleados rápidamente en caso necesario.
- c) Tener laboratorios bien equipados y personal competente para estar siempre a la cabeza del progreso aeronáutico.
- d) Conservar una industria potente, capaz de rápida expansión para que produzca el mejor equipo en el menor tiempo posible. Hay que conservar al día la industria aeronáutica, y para ello es preciso sustituir los programas de fabricación por otros mejores, tan pronto como aquéllos queden anticuados.
- e) Mantener una doctrina aérea por delante del material, con visión profunda del futuro; una Fuerza Aérea que no mantiene sus doctrinas en un grado de desarrollo más avanzado que su equipo y que no mira hacia el futuro, infundirá un falso sentido de seguridad a la nación. Para ello:
  - Hace falta una perfecta infor-



El General Arnold.

mación al día sobre el posible enemigo.

- Hay que estar dispuestos a actuar con decisión y rápidamente, teniendo en cuenta que la Fuerza Aérea será la primera en establecer contacto.
  - Hay que estudiar como primer objetivo el sistema industrial, clave del enemigo.
- f) Disponer de amplias líneas comerciales; el transporte aéreo es esencial para el poderío aéreo.
  - g) Mantener una eficaz colaboración con Tierra y Mar. "Cada uno debe entender las técnicas tácticas, capacidades y limitaciones de los demás. Esto puede asegurarse solamente por medio de una real inteligencia entre sí en ejercicios técnicos y maniobras durante el tiempo de paz." De un sincero deseo de colaborar se obtendrá la mayor eficacia de los organismos armados, y de una sincera revisión de los mismos debería obtenerse "la eliminación implacable de todas las armas, ramas y servicios, equipos o conceptos cuya supervivencia sólo se justifica por la tradición, el sentimiento o la inercia pura".

3.º La ofensiva es la esencia del Poder Aéreo, tanto si se aplica a adquirir el dominio del aire como cuando apoya la lucha terrestre, lleva a cabo grandes desembarcos aéreos o castiga la retaguardia enemiga con el bombardeo estratégico.

4.º Los asaltos aéreos estratégicos, a diferencia de los tácticos, rara vez son de un efecto inmediatamente aparente. "Son como el cáncer, que primero produce inapreciables trastornos internos, y finalmente, la muerte." Por eso es preciso frenar las impaciencias del que desprecia el bombardeo estratégico, creyéndolo inútil, porque no palpa en seguida sus consecuencias.

\* \* \*

Los conceptos de Arnold sobre la futura guerra pueden también ser ordenados del modo siguiente:

1.° *La guerra empezará por el aire.*—“El poderío aéreo es el arma por medio de la cual el agresor de la segunda guerra mundial golpeó primero, y con la cual golpearán los futuros agresores.” Un ataque por sorpresa, afortunado y repentino, puede llegar a desorganizar la vida de la nación atacada de tal modo que la obligue a pedir la paz.

2.° *Los Estados Unidos serán el primer objetivo.*—En dos guerras mundiales el agresor se lanzó primero contra otras naciones, esperando que los Estados Unidos permanecerían alejados o que aquéllas serían derrotadas antes de que Norteamérica se hubiera rearmado lo suficiente para poder intervenir en su favor. “Felizmente, en cada guerra ha habido tiempo para movilizar nuestro poderío y decidirla con la influencia de nuestra intervención. Pero la lección es demasiado sencilla para que el próximo agresor la olvide.” En consecuencia, el enemigo evitará la repetición de la ayuda de Estados Unidos, atacando inicialmente a este país.

3.° *Por tanto, nuestra primera línea de defensa debe estar en el aire.*—La única protección contra la agresión que amenaza a los Estados Unidos es cortarla en sus primeros golpes. “En el pasado, tales golpes eran de origen marítimo; el tradicional poderío naval era nuestra primera línea de defensa. Desde ahora en adelante, las agresiones de éxito vendrán por el aire y nuestra línea de defensa esencial es la aérea.”

Cuando la agresión se produzca, la Fuerza Aérea debe acudir en seguida a detenerla y pasar rápidamente al ataque. “Debemos estar preparados al minuto. Nuestra contraofensiva deberá poder ser hecha con las fuerzas en activo, no con las que puedan movilizarse en semanas o días.”

4.° *Necesitamos una permanente potencia aérea, lista y eficaz.*—Al acabarse la guerra contra el Japón, en plena fiebre de desmovilización y pacifismo, Arnold pedía angustiosamente a la opinión pública que no

desatendiera la potencia aérea del país y no se durmiera en los laureles de la victoria y la bomba atómica. “La desmovilización se ha llevado a cabo con tal apresuramiento, que nuestras alas han quedado rotas. Sólo tenemos la tercera parte de las Fuerzas Aéreas necesarias; eso sin contar con que el material se nos va haciendo viejo. No olvidemos que necesitamos cinco años para alcanzar la formidable potencia aérea que teníamos en el momento de terminarse la guerra. Ahora no tenemos rival para nuestras fuerzas navales; pero sí para las aéreas. Nos son imprescindibles 70 Regimientos.”

5.° *A las velocidades supersónicas el combate desaparecerá.*—Se refiere a que, al aumentar las velocidades, se harán cada vez más difíciles las maniobras acrobáticas del combate, tal como lo hemos entendido hasta ahora.

6.° *El hombre dejará de manejar muchas armas aéreas.*—Las grandes aceleraciones de ciertas armas-cohete resultan prohibitivas, físicamente, para el hombre. También lo son moralmente aquellas que implicarían un suicidio. Sin embargo, “aunque nunca se prescindirá por completo del arma pilotada por el hombre, irá en disminución”.

Las armas radiodirigidas tendrán un gran porvenir, tanto en la defensiva como en la ofensiva. Y las armas del tipo de la V-2 serán muy apropiadas para llevar explosivo atómico porque es difícilísimo defenderse contra ellas.

7.° *Se desarrollarán los desembarcos aéreos.*—“El pueblo americano debe vislumbrar que el golpe del agresor puede ser acompañado por el lanzamiento de grandes masas de tropas para copar nuestros centros vitales. Del mismo modo, para afianzar nuestra seguridad, debemos estar preparados para contrarrestar este empleo del aeroplano y emplearle nosotros más eficazmente.”

8.° *La defensa debe centralizarse alrededor de los grandes centros vitales, los cua-*



General Doolittle.

les presentarán una gran vulnerabilidad ante el posible empleo de bombas atómicas por el adversario y la amenaza de desembarcos aéreos.

En la defensa contra aviones y armas aéreas no pilotadas jugarán un eficaz papel los proyectiles antiaéreos radiodirigidos, siendo de esperar progrese el perfeccionamiento de las espoletas de proximidad que busquen y destruyan automáticamente a sus objetivos.

### Doolittle.

Jimmy Doolittle es uno de los más audaces entusiastas de la Aviación americana, ya desde los tiempos en que ésta no era nada más que una parte del Signal Corps o Cuerpo de Transmisiones.

Doolittle empezó a hacerse famoso en el mundo cuando el año 1932 ganó—en 473 kilómetros por hora—el record mundial de velocidad.

Diez años más tarde su nombre volvió a resonar mundialmente cuando dirigió la valiente aventura de bombardear el Japón en condiciones que acreditan su arrojo y pericia; fué el 18 de abril de 1942, significando—en pleno victorioso avance japonés—una de las primeras réplicas americanas en el teatro de operaciones del Pacífico, y la primera de las dirigidas contra la metrópoli enemiga.

En aquella época convenía hacer sentir al adversario que su metrópoli podía ser atacada; interesaban los efectos morales de este golpe, tanto para animar al pueblo americano como para deprimir al japonés. La empresa era difícil. Las bases americanas—Midway y Aleutianas, las más próximas—quedaban a excesiva distancia para que desde ellas los aviones disponibles—de autonomía interior a la insistentemente reclamada por Mitchell, Seversky y otros aviadores americanos—pudieran alcanzar el Japón. China quedaba más cerca, pero allí los americanos no contaban con bases apropiadas.

Si no se podía operar desde tierra, sólo cabía la posibilidad de hacerlo desde el mar, pero los aviones embarcados—todos monomotores—tenían tan corta autonomía, que para asegurar pudieran llegar al objetivo y

regresar a los portaviones era preciso acercar éstos temerariamente en época en que Estados Unidos sólo contaba con seis buques de este tipo.

La solución fué heroica: emplear bimotres terrestres actuando por primera vez desde un portaviones, con orden de aterrizar después, como pudieran, en territorio chino. La empresa fué realizada felizmente por 16 B-25 "Mitchell", procedentes del portaviones "Hornet", mientras el "Enterprise" aseguraba la protección de caza durante la navegación de ambos buques.

El que pechó con la responsabilidad de esta excepcional incursión fué un jefe, también excepcional: el entonces Teniente Coronel Doolittle.

Después de bombardear varias ciudades japonesas, Doolittle, con la mayoría de sus aviones, consiguió llegar a China tal como se había previsto.

Pese a su éxito, hay, sin embargo, que reconocer que esta operación hubiera dejado de ser tan complicada, difícil y arriesgada si los Estados Unidos hubiesen hecho caso antes a aquel cuyo nombre llevaban—por paradoja—los aviones que la realizaron.

La operación fué tan difícil, que no se repitió. No volvieron a volar aviones enemigos sobre el Japón hasta el verano de 1944, en que empezaron a hacerlo desde las bases que se montaron en China. Y no fué hasta febrero de 1945 cuando los portaviones—en época en que ya se contaba con cerca de un centenar—volvieron a acercarse a las costas japonesas para lanzar contra ellas los monomotores de la Aviación naval americana.

Con posterioridad a esta hazaña, Doolittle fué destinado a tomar parte en el desembarco del Norte de Africa, llegando a mandar más tarde la 15.ª Fuerza Aérea, con base en Italia, y después la 8.ª Fuerza Aérea, con base en Inglaterra. Terminada la guerra en Europa, se decidió que su unidad se trasladara al Pacífico, sorprendiéndole la rendición del Japón cuando a la base de Okinawa estaban empezando a llegar las "Superfortalezas" que tenían que sustituir a los viejos "Liberator" y fortalezas con que la 8.ª Fuerza Aérea luchó en los cielos europeos.

Como que la mayoría de los aviadores

americanos se manifiesta abiertamente en favor del avión de gran autonomía. Si se hubiera dispuesto de ellos al principio de la guerra, la famosa incursión desde el "Hornet" hubiera podido realizarse cómodamente y repetirse a diario desde las bases de Midway, Aleutianas o los mismos Estados Unidos. Y más tarde no hubiera habido necesidad de combatir isla por isla para llegar desde Guadalcanal a las Marianas, para desde allí emplear las "Superfortalezas", que en diez meses de intensa campaña de bombardeo estratégico reducirían de tal modo la capacidad moral y material para continuar la guerra, que el Gobierno japonés pediría la paz antes de ser invadido su país. En aquella fecha, agosto de 1945, "la Marina contaba con el transporte que haría posible la invasión; las fuerzas terrestres tenían la potencia necesaria para asegurar el éxito de la empresa; para las B-29 "Superfortalezas" hicieron inútil todo aquello".

Allí, en el Japón, quedó claro que la paz se logró cuando las aéreas fueron las únicas armas que actuaron sobre la metrópoli. "Cuando oigo a los marinos decir que fué el poder naval el que había derrotado al Japón, pienso que los tripulantes de las "Superfortalezas derribadas han de agitarse en sus tumbas ante afirmaciones como éstas."

Alemania, en cambio, no se rindió como el Japón; necesitó ser invadida, si bien es verdad que el castigo aéreo a que se la sometió fué menos concentrado e intenso que las últimas fases del bombardeo estratégico contra su aliado oriental. El caso de Alemania, sin embargo, prueba que la Aviación facilita extraordinariamente—directa o indirectamente—el avance de las fuerzas de superficie. "Las operaciones aéreas de la presente guerra no probaron de forma concluyente que la victoria puede ser alcanzada con sólo el Poder Aéreo; pero han probado que un enemigo puede ser debilitado hasta el extremo de que pueda aplastarse su resistencia sin demasiadas pérdidas de hombres y material." Cuando la Aviación no trae por sí misma la victoria, la adelanta y abarata de modo extraordinario.

La creencia de que el Poder Aéreo está desplazando al naval es denominador común de los aviadores americanos. "El buque de batalla empezó a hacerse anticuado hace

veinte años, y hace diez que es completamente antiguo. El portaviones también está haciéndose anticuado y está siendo desbancado por el avión de larga autonomía."

Se recordará que Mitchell previó que Alaska llegaría a tener mucha importancia. Doolittle sube más de latitud y dice que "en una guerra futura el ataque nos vendrá por el Polo." El que buscó una ruta excéntrica en su famoso ataque a Tokio intuye ahora una nueva para las futuras incursiones del próximo conflicto.

Al acabarse la guerra, Doolittle declaró que su país debía conservar unos efectivos de paz que totalizaran 5.000 aviones de primera línea, organizados en 70 Groups (Regimientos):

- 25 de bombarderos pesados de gran autonomía.
- 5 de bombarderos ligeros.
- 16 de cazas de escolta de gran autonomía.
- 9 de cazas de interceptación.
- 15 de reconocimiento, caza nocturna, etc.

Obsérvese cómo 41 de estos 70 Regimientos son de cazas y bombarderos de gran autonomía.

Por último, indiquemos su opinión respecto a la derrota alemana. A su juicio, los principales factores de la misma fueron, por orden, los siguientes:

- La pérdida de la superioridad aérea.
- La reducción de la industria sintética.
- La paralización de los transportes.

Todo ello como consecuencia del Poder Aéreo anglosajón, que permitió volcar sobre Alemania y sus países ocupados más de dos millones de toneladas de bombas.

Al final de la segunda guerra mundial los Estados Unidos llegaron a contar con una imponente Fuerza Aérea, la mayor y mejor, indiscutiblemente, de cuantas han existido. El mérito de haberla sabido aumentar—partiendo del bajísimo nivel del tiempo de Pearl Harbour pertenece a Arnold. El mérito de una parte importante de los éxitos morales y materiales conseguidos por esta fuerza han sido debidos al entusiasmo de Doolittle. Los dos, justamente merecedores de la admiración y agradecido recuerdo que de ellos guarda el pueblo americano.