

La verdad acerca del apoyo aéreo

Por CHARLES L. BLACK

(De *Flying*.)

Es bueno y mejora, pero quedan todavía muchos puntos débiles.

Sin el apoyo de la Aviación Táctica de los Estados Unidos, las fuerzas americanas habrían sido arrojadas de la cabeza de playa de Fusan a fines del pasado verano por un Ejército comunista de tercer orden.

Cualquier revisión de las acciones aéreas de apoyo en Corea debe empezar por reconocer ese hecho. El Poder Aéreo—las Fuerzas Aéreas—la Flota Naval y el Cuerpo de Marina salvaron en su día a las Fuerzas de las Naciones Unidas, lastimosamente inadecuadas, enviadas a Corea con la misión de parar el primer asalto norcoreano. Y esa misma Fuerza Aérea preparó el camino para el avance posterior hacia la frontera de Manchuria. Es demasiado pronto para decir cuál viene siendo su misión en el contraataque chino, que sigue en marcha en el momento de escribir esto (Tokio 1-12-1950); pero hay que advertir que las disposiciones de las Naciones Unidas prohibían el bombardeo de las formaciones enemigas cuando se situaron detrás de la frontera.

Sin embargo, se han oído en Tokio y en Wáshington quejas dirigidas principalmente contra las Fuerzas Aéreas, acusándolas de falta de apoyo.

Se rumorea que el General Mac Arthur ha dado su conformidad para que en una batalla terrestre el Mando del Ejército se haga cargo de la Aviación Táctica.

El representante de Georgia, Carl Vinson, Presidente de la Comisión de las Fuerzas Armadas del Congreso ha amenazado con una investigación por parte del Congreso contra la Aviación Táctica en Corea, a pesar del hecho de que las Divisiones de los Estados Unidos que luchan en Corea han recibido un mayor y mejor "apoyo aéreo" que en cualquier guerra anterior de la Historia.

Esto no lo discuten ni siquiera los crí-

licos de la Aviación Táctica, por lo que se refiere a su actuación en Corea.

Sin embargo, hacen cargos diciendo que los Mandos Aéreos y los del Ejército han descuidado la Aviación Táctica, con anterioridad a la lucha en Corea.

¿Cuáles han sido las deficiencias reveladas en Corea?

¿Cuáles han sido las lecciones aprendidas?

¿Y, cómo pueden ser aplicadas al futuro?

Cómo funciona el apoyo aéreo inmediato.

Teóricamente, los sistemas de apoyo inmediato utilizados por la Marina para el Cuerpo de Marina, y por las Fuerzas Aéreas para el Ejército, son igualmente efectivos. Sin embargo, resultó francamente claro (al principio de la lucha en Corea) que el sistema empleado por los primeros resultó ser más eficaz que el de los segundos.

Probablemente, esto fué debido a las causas siguientes:

- 1.º Control centralizado y un enlace más estrecho entre el Cuerpo de Marina en tierra y sus elementos del aire; y
- 2.º Una instrucción en las Fuerzas Aéreas de Marina más intensa de los pilotos para lograr un apoyo inmediato de los grupos aéreos, respecto a sus Unidades, en el Mar o en Tierra.

He aquí cómo funcionan los dos sistemas:

En las Fuerzas Navales.

El Comandante de la Compañía de Infantería de Marina que se encuentra frente a una situación que sus tropas no pueden dominar—por ejemplo, un nido de ametralladoras bien defendido—informa al Comandante del Batallón, el cual decide si la posición deberá ser atacada por la arti-

llería de acompañamiento, por el fuego del cañón de los navíos o por aviones.

Si el Comandante del Batallón decide un "ataque aéreo", bosqueja sus necesidades a un enlace avanzado o Comandante de Aeronáutica (un aviador del Cuerpo de Marina con experiencia de Infantería) desde su punto de vista. Aquél, usa la red de Radio y envía un mensaje a un Centro Director de su Aire Táctico (de la División) donde la lucha es controlada en un Centro de Coordinación de apoyo de Fuego adyacente (que tiene la tarea de integrar las luchas aéreas, el fuego de cañón naval y la artillería de acompañamiento). Entonces, el Centro Director del Aire Táctico llama a un enlace del Aire Táctico (piloto que vuela sobre las líneas del frente en un avión de tipo de caza y que lleva el control táctico de todos los aviones asignados a la Zona del Centro Director del Aire Táctico).

Algunos aviones de caza del Cuerpo de Marina se hallan constantemente en vuelo sobre el frente de batalla—en espera de órdenes—. Cuando el TAC (controlador de la Tierra y de los pilotos de caza) no empieza el ataque, recibe órdenes de dirigir un ataque aéreo a determinado lugar, lo estudia cuidadosamente para identificar bien el objetivo (comunicando en seguida con el controlador aéreo avanzado del Batallón).

Una vez que está seguro del emplazamiento exacto del objetivo y de los mejores medios de ataque, el TAC señala el objetivo a los aviones de caza, incluso disparando cohetes de humo. Hasta que el objetivo no es identificado a satisfacción del TAC.

¿Cuáles son las ventajas de este sistema del Cuerpo de Infantería de Marina y de la Aviación de la Marina?

- 1.^a El verdadero control de los aviones atacantes de apoyo inmediato asignados a un objetivo está en el Comandante del Batallón—el Jefe de las tropas de Tierra—que puede utilizar los aviones como armas orgánicas del batallón.
- 2.^a Los pilotos de las Unidades combatives (el 60 por 100, aproximadamente, de todos los aviadores del Cuerpo Aéreo de la Marina) están calificados como Oficiales de Tierra y co-

nocen las necesidades y la táctica de la guerra de Infantería.

- 3.^a Cierta número de aviones permanecen constantemente en vuelo o estacionados próximos a la zona del objetivo y disponibles para acudir oportunamente a una llamada urgente; y la asignación de estos aviones se efectúa por el Mando de la División.
- 4.^a El sistema de coordinación tierra-aire y el de control existe "de verdad" desde tiempo de paz, y está listo para ser utilizado en cualquier momento.

¿Tiene inconvenientes o desventajas este sistema?

Es manifiesta una deficiencia: con los aviones que están en vuelo dando vueltas sobre un sector determinado (asignados a una División o Batallón específico) se pierde gran parte de la flexibilidad, que es una de las características esenciales del Arma Aérea. Los aviones son así retenidos de continuo en estación sobre puntos de menor interés, cuando podrían ser utilizados más provechosamente en otros sectores del frente.

En las Fuerzas Aéreas y el Ejército de Tierra.

Si una Compañía de Infantería alcanza una bolsa de dura resistencia y el Comandante de la Compañía decide que necesita un *ataque aéreo*, lo consulta con el Batallón—que a su vez lo consulta con el Puesto de Mando Regimental—. En el Regimiento un *grupo de control aéreo avanzado de las Fuerzas Aéreas* transmite una petición de *ataque aéreo* a un Centro de Operaciones conjuntas de Ejército (que tiene representantes de todas las Armas). El JOC (Centro de Operaciones conjuntas y su Centro de Control del Aire Táctico adjunto) lleva un registro de todos los aviones disponibles, para uso en todo el frente de aquel Ejército.

El JOC puede escoger entre las decisiones siguientes:

- a) Distraer aviones de otras luchas que ya están empezadas.
- b) Destinar aviones de zonas adyacentes al punto en que la presión aumenta.
- c) Hacer que vengan aviones desde aeródromos de la retaguardia. Esta última posibilidad ha aumentado su efecti-

vidad desde que existen aviones de reacción—porque su mayor velocidad les permite alcanzar el objetivo oportunamente, desde una zona de retaguardia, mucho más pronto de lo que podían hacerlo los aviones de motor de pistón, mucho más lentos.

Cuando los aviones han sido despachados, después de consultas entre las Fuerzas Aéreas, el Ejército y el JOC, se les dice que se enlacen con un determinado grupo de control aéreo avanzado en tierra, o con un avión "Mosquito" que da vueltas en vuelo sobre el frente.

Este "Mosquito" (un T-6 North American sin armar, en la mayoría de los casos) dirige la lucha de igual manera que el TAC del Cuerpo de Marina (que, en cambio, vuela en un avión de tipo caza).

¿Cuáles son las ventajas del sistema que emplean las Fuerzas Aéreas de apoyo al Ejército?

- 1.º Todos los aviones disponibles pueden ser concentrados en determinados puntos de resistencia enemiga, más de prisa que bajo el sistema del Cuerpo de Marina y Marina, que asignan aviones a las Divisiones. (En cambio, la organización del Cuerpo de Marina es mucho más rápida cuando sólo se trata de lograr un número limitado de aviones en puntos específicos que molesten momentáneamente.)
- 2.º El control del Ejército permite el empleo de las Fuerzas Tácticas Aéreas para alcanzar amplios objetivos, sin restringir los grupos aéreos de combate a apoyar Unidades muy determinadas, en casos muy circunstanciales y locales.

¿Y sus desventajas?

También tiene inconvenientes, naturalmente:

- 1.º El nivel de *control conjunto* es más bajo aquí, y, en su consecuencia, el procedimiento de control es más engorroso y largo.
- 2.º El resultado efectivo del apoyo aéreo puede ser obstruido o anulado por falta de cooperación o por falta de com-

prensión entre los oficiales de Tierra y Aire y el JOC.

La función del apoyo inmediato depende de la voluntad de cooperar de las Fuerzas Aéreas y de la comprensión que el Ejército tenga de los métodos más efectivos en la utilización del aire táctico.

- 3.º Por el Alto Mando de Extremo Oriente no se estableció ningún sistema efectivo de control para operaciones conjuntas al principio de la guerra en Corea. Hubiera sido importantísimo y urgentísimo organizar un JOC y lograr personal entrenado. Y habría sido todavía más importante en una guerra de mayor envergadura.

Sin embargo, hay que reconocer que los problemas de *apoyo táctico* con que se han enfrentado el Cuerpo Aéreo de la Marina y las Fuerzas Aéreas no son los mismos. El Cuerpo Aéreo de la Marina puede desarrollar una *pequeña fuerza aérea de apoyo inmediato* para usarla con unas fuerzas terrestres relativamente pequeñas. En cambio, las Fuerzas Aéreas de apoyo al Ejército de Tierra tienen un objetivo aéreo táctico muchísimo más amplio (y se le exige que apoye a un Ejército de Tierra muchísimo mayor y más esparcido).

¿Tenemos aviones de apoyo inmediato?

Para estas misiones de apoyo inmediato solamente dos *reactores* de los Estados Unidos han sido utilizados en Corea, el Lockheed F-80 "Shooting Star", de las Fuerzas Aéreas, y el Grumman F9F (Panther), de la Marina.

De éstos, el F9F se utiliza para barrer el aire del territorio enemigo, limpiándolo de aviones contrarios, y para la caza de acompañamiento a los aviones de apoyo inmediato a tierra accionados por hélice; pero no habían sido lanzados nunca al apoyo inmediato de tierra en el momento de escribir este artículo.

En cambio, el "Shooting Star", de las Fuerzas Aéreas, ha sido empleado en la misión de apoyo inmediato, aunque los dos (él y el Panther) habían sido proyectados principalmente para la interceptación a gran altura y para la lucha de aire contra aire. Ambos reactores son de unos 965 kilómetros por hora.

El armamento se ha ido aumentando gradualmente en ambos aviones. El F-80 "Shooting Star" está armado con seis ametralladoras de 12,7 mm. en el morro, y puede llevar ocho cohetes HVAR, de cinco pulgadas, bajo las alas. La mayoría de los F-80 están siendo modificados ahora para llevar bombas de "napalm" (gasolina gelatinosa).

A pesar del hecho de que el F-80 puede despegar con ocho HVAR, la carga básica, durante la mayor parte de la lucha, ha sido de cuatro HVAR aproximadamente, y de unos 1.800 disparos, de munición calibre 12,7 mm. La autonomía del avión ha sido aumentada considerablemente mediante una modificación después que empezó la guerra, que aumentó la capacidad de cada depósito de los extremos de las alas en 378 litros.

El F9F "Panther", de la Marina, lleva montados cuatro cañones de 20 mm. en el morro, y lleva seis cohetes de cinco pulgadas, o dos bombas de 453 kilogramos bajo las alas. En Corea ha volado, la mayor parte del tiempo, con sólo la munición de 20 milímetros, a fin de aumentar la carga de gasolina y alargar su autonomía, dándole así una mayor efectividad de permanencia para las misiones de las CAP (patrullas aéreas de combate).

Su autonomía resulta así algo superior a los 1.930 kilómetros.

De los tres aviones equipados con motor de pistón que más se han empleado en Corea para el apoyo inmediato, el Douglas AD "Skyraider" (avión de la Marina relativamente nuevo) ha superado a los otros dos.

Este avión Douglas, monomotor, puede llevar una carga casi equivalente al B-17 tetramotor (Fortaleza volante) de la segunda guerra mundial. Está en la clase de los 640 kilómetros por hora, tiene un radio de acción de unos 1.205 kilómetros, y es conocidísimo por la gran variedad de armamento que puede llevar colgado de sus alas y debajo de su gran fuselaje.

Por ejemplo, el Ad puede llevar tres bombas de 453 kilogramos, más 12 HVAR de cinco pulgadas; o dos cohetes "Tiny Tim", más una bomba de 453 kilogramos; o tres bombas de 907 kilogramos.

El servicio de prensa publicó su reseña durante la lucha de otoño, que demuestra la evaluación en el campo de batalla del "Skyraider" y la labor que está haciendo. Infor-

mando al controlador de un Mosquito de las Fuerzas Aéreas, cerca de Pakchon—dice la reseña, un piloto de un Ad, da la lista de su carga de 226 kilogramos de munición, cohetes de 90 kilogramos, bombas "napalm", munición gruesa de calibre de 20 mm. Cuando llegó al final de la lista la radio guardó silencio un momento, luego intervino una voz preguntando: ¿En qué está usted volando, en un acorazado?

El acuerdo general entre los controladores del aire parece ser que en las condiciones peculiares y acaso únicas de Corea, los Ad de la Marina y los Chance Vought Corsair (F4U) han demostrado ser mejores aviones para el *apoyo a tierra* que el F-80 y los North American Mustangs (F-51) de las Fuerzas Aéreas; que son, en realidad, aviones de interceptación rápida de gran autonomía.

El F4U "Corsair", con ala de gaviota (de la Marina), probado en las batallas de la segunda guerra mundial, lleva un motor de pistón de poco consumo, que le permite dar vueltas sobre las líneas del frente durante un par de horas en cada vuelo. Posee también un radio de viraje extremadamente corto, valiosa condición en las montañas de Corea. Vuela a razón de más de 725 kilómetros por hora, y puede llevar bombas "napalm", cohetes y otras bombas. Por ejemplo, puede llevar 10 HVAR, de 63 kilogramos, o dos bombas de 453 kilogramos, más munición de 20 milímetros para sus cuatro cañones. Los Corsairs han llevado también a veces cohetes "Tiny-Tim", cuyos proyectiles potentes, que perforan los blindajes de los tanques más acorazados, fueron proyectados en un principio para ser utilizados contra los navíos (principal enemigo) en el mar.

El avión clave, con motor de pistón para apoyo inmediato, entre los de las Fuerzas Aéreas americanas, es el North American Mustang F-51, que ha entrado en su séptimo año de servicio al ser utilizado en Corea. El 25 de junio, cuando los norcoreanos cruzaron por primera vez el paralelo 38°, la mayoría de los F-51 "Mustang" habían sido destinados al montón de la chatarra, o relegados al servicio de la reserva en las Unidades de la Guardia Nacional del Aire.

Cuando se puso de manifiesto que el reactor "Shooting Star" no poseía una adecua-

da duración de vuelo para el apoyo inmediato a tierra, en los primeros días de la guerra de Corea, se hizo una urgentísima llamada a los Estados Unidos para que enviaran Mustangs, y se embarcaron 200 de ellos con destino a Extremo Oriente, a bordo de un portaviones, dentro de unas semanas.

El "Mustang" F-51D, en servicio en Corea, tiene un radio de acción de 1.530 kilómetros y una velocidad máxima de 745 kilómetros por hora. Está equipado con un motor Packard V-1650, de 1.335 cv. (2.880 cv., con inyección de agua). Monta seis ametralladoras, de 12,7 milímetros, y puede llevar diez cohetes de cinco pulgadas, o dos bombas de 453 kilogramos, o dos bombas tipo "Napalm". Durante la mayor parte de la lucha en Corea ha estado actuando armado preferentemente con seis cohetes de 5 pulgadas.

Estos tres aviones (AD, F4U y F-51) son los principales aviones de apoyo inmediato, accionados por hélice, del teatro coreano.

Otros aviones han sido utilizados ampliamente; pero principalmente para otros fines son los tres siguientes:

El "North American" F-82, constituido esencialmente por dos fuselajes, tipo Mustang, puestos juntos, fué lanzado a la lucha en los primeros días, pero pronto fué retirado para dejar reducido su uso como caza para todo tiempo, después de llegar al teatro coreano los aparatos F-51.

El "Twin Mustang", biplaza (que lleva piloto y operador de radar, y que llega a volar a razón de más de 760 kilómetros por hora, puede llevar 1.815 kgs. de bombas.

El Douglas B-26 (antes conocido como A-26), bombardero ligero (que ha sido reintegrado a los equipos de la Guardia Nacional), puede volar a razón de unos 560 kilómetros por hora; lleva montadas 16 ametralladoras, calibre 12,7 milímetros. Puede llevar una bomba de 2.268 kilogramos, o una carga de cohetes. Este avión bimotor realizó principalmente las misiones de apoyo no inmediato, más allá de las líneas enemigas, que los aviones de apoyo inmediato no podían llenar. También fué utilizado regularmente para misiones como intruso nocturno, las cuales no impedían emplearlo circunstancialmente para el "apoyo inmediato" cuando se estimaba oportuno reforzar la acción de los aviones de otro tipo.

El Grumman F7F, bimotor de la Marina,

también ha estado volando en Corea como intruso nocturno. Puede llevar ocho HVAR, de cinco pulgadas, o dos cohetes "Tiny Tim".

Durante toda esta guerra, el gran Boeing B-29, de las Fuerzas Aéreas (mal llamado *bombardero medio* desde la llegada de los B-50), arrojó toneladas de bombas sobre factorías, estaciones de clasificación ferroviaria y puentes, y llegó a las factorías del río Yeug, frontera con la Manchuria. Ellos acosaron a los comunistas, pero los norcoreanos siguieron viviendo.

Aunque las fábricas bombardeadas y las ciudades arrasadas aumentaron el caos, como la mayor parte del equipo militar norcoreano procedía de China y de Rusia, las destrucciones estratégicas lograron poco para destruir el potencial bélico del enemigo.

El Mando americano se apresuró a poner en servicio las Superfortalezas B-29 para el *apoyo táctico*, no por otra razón sino porque las Fuerzas Aéreas necesitaban todo aquello que volase, aunque no fuese apropiado a la misión. Pero los B-29 no están contruidos para el *bombardeo táctico de precisión*, y en ocasiones, cuando se les encargó que hicieran tal labor, no resultaron particularmente efectivos.

He aquí un ejemplo típico:

A mediados de agosto, 98 Superfortalezas llevaron a cabo un *ataque táctico en masa* sobre tropas rojas a lo largo del río Nakton. Durante ciento veinte minutos arrojaron 850 toneladas de bombas sobre una superficie de 11.920 metros de largo y 6.370 metros de ancho. La incursión fué anunciada como un *nuevo empleo* para las Superfortalezas. Pero veinticuatro horas más tarde los norcoreanos lanzaron un fuerte ataque, pues no habían sido afectados.

El Jefe de aquellos bombarderos, el General de División Emmet O'Donnell, no se hacía ilusiones acerca de los B-29 como armas apropiadas para el apoyo inmediato. El día antes de tal incursión, dijo:

"Esto va más allá de la esfera de acción que figura en nuestros Reglamentos de empleo."

Al día siguiente dijo: "Confío ahora en que nos permitirán volver al bombardeo estratégico, que es nuestra verdadera y apropiada misión." Pero las Fuerzas Aéreas se

vieron obligadas a continuar insistiendo, ocasionalmente, en el empleo *táctico* de los B-29.

Los B-29 han sido utilizados con éxito (aunque con resultado costoso) en "misiones de prohibición". Más del 80 por 100 de todas las misiones de los B-29 fueron clasificadas como de empleo *táctico*.

¿Pueden los reactores realizar la labor de apoyo táctico inmediato?

En cualquier discusión sobre empleo de la Aviación *táctica* en Corea se termina inmediatamente a la vidriosa cuestión siguiente:

¿Qué tipo de avión llena mejor las misiones de apoyo inmediato: los reactores o los aviones de hélice?

La contestación es clara; pero las Fuerzas Aéreas anuncian a bombo y platillo lo contrario.

En Corea los aviones de hélice (F-51, AD y F4U) han resultado mejores para el apoyo inmediato que no los reactores (F-80 y F-9F).

Pero la pregunta es capciosa, y la contestación no es pertinente. El apoyo inmediato en Corea ha estado realmente operando en una atmósfera de *invernadero*, sin la imperiosa necesidad de mantener la superioridad aérea, puesto que los aviones de apoyo inmediato no han tenido oposición aérea digna de tenerse en cuenta. Otra cosa muy distinta hubiera resultado en el caso de que hubiera existido tal oposición aérea enemiga.

Un piloto de F-80, un poco antes de emprender una misión a lo largo de la frontera manchuriana en un avión convencional, le dijo a su Jefe:

"No creo yo que encuentre usted un solo piloto experimentado que desee tomar parte en una guerra de *envergadura* con uno de estos aviones accionados por hélice. Resultaríamos "patos sentados" frente a los reactores enemigos."

"Mirad, estos Mig-15 rusos—dijo el piloto de un Mosquito varios días más tarde—. Casi nunca los F-51 pueden ni pensar en tocarlos. Bajan los Mig-15 desde lo alto, miran el objetivo, disparan contra él y escapan antes de que los F-51 hayan ni siquiera iniciado el viraje hacia aquéllos."

El punto de vista de las Fuerzas Aéreas

parece ser que, aunque los aviones convencionales (de hélice) están haciendo una buena labor en Corea, la actual guerra en pequeña escala no puede ofrecer un patrón ni ser tomada como ejemplo para los planes futuros.

"Sería trágico—me decía un alto cargo—que el pueblo americano se alucinase pensando que debe comprar una Fuerza Aérea accionada por hélice. Mientras estemos combatiendo a los norcoreanos, bien está; pero tengo la seguridad de que nuestras preocupaciones de gran alcance no proceden de los muchachos de Kim II Sung."

Ese mismo punto de vista lo encontramos desde los altos cargos de las Fuerzas Aéreas hasta llegar al segundo teniente más moderno. Sin embargo, se ha convertido casi en una fobia oficial el lograr que la opinión pública llegase a forzarnos a volver a los cazas accionados por hélice.

Para evitar semejante peligrosa contingencia los portavoces de las Fuerzas Aéreas han subrayado muy claramente las ventajas de los "reactores" para una gran guerra futura, y reducido al mínimo las ventajas de los aviones de hélice en la lucha actual.

El General Hoyt S. Vandenberg (Jefe del Estado Mayor del Aire), dijo recientemente en Washington:

1. "Los reactores se igualan a los aviones accionados por hélice en autonomía, capacidad y habilidad para llevar bombas, y son mejores en cuanto a velocidad ascensional y horizontal.
2. Los reactores son más fáciles de entretener, y
3. Pueden resistir más castigo procedente de la Artillería Antiaérea y de los aviones enemigos que los cazas accionados por hélice."

En las primeras 13.500 salidas voladas por los F-80 Shooting Star en Corea, las pérdidas de combate fueron 29; en las primeras 13.500 efectuadas por los "Mustangs" F-51, las pérdidas de combate fueron 56. Pero es muy significativo que en estas salidas los Mustangs invirtieron mucho más tiempo sobre las zonas de los objetivos.

El Jefe de las Fuerzas Aéreas añadió, con énfasis, que los "Shooting Star" podían enfrentarse con la oposición aérea enemiga a la vez que realizaban su labor de apoyo

terrestre. En esta fase transitoria del desarrollo del reactor, la Marina opina que los reactores son aviones que sólo pueden prestar un pobre y estrecho apoyo, pero que son muy buenos para la interceptación. En su consecuencia, los reactores navales se utilizan para las CAP (Patrullas de Combates Aéreos) que protegen a los cazas accionados por hélice, encargados de atacar objetivos de tierra como aviones de asalto. Pero las Fuerzas Aéreas opinan que esto es un derroche de Poder Aéreo contra el principio de la "economía de fuerzas".

"Las CAP de los cazas de reacción sobre un objetivo, son costosas e improductivas —añadió un General de las Fuerzas Aéreas—, porque son puramente defensivas. Las CAP no tienen la flexibilidad que nosotros creemos que se requiere en el empleo de la Aviación. Acaso fuera una mejor idea —añadió— que construyésemos un avión con más amplitud de empleo. Pero no puede usted tener un avión que sirva para todos los usos y, por otra parte, no se puede tampoco especializar demasiado. Cada vez que añade usted un nuevo tipo de avión al teatro aéreo multiplica usted enormemente el problema logístico."

¿Cuáles son, pues, las ventajas de los reactores?

Los portavoces de los Mandos de las Fuerzas Aéreas dan la impresión de que todo son "ventajas" y de que no hay ninguna "desventaja".

Por ejemplo, el Teniente General George S. Stratmeyer, Comandante de las Fuerzas Aéreas de Extremo Oriente, dijo:

"El militar norcoreano ha confirmado la evaluación de las Fuerzas Aéreas de Extremo Oriente y del reactor F-80, como arma soberbia para el apoyo inmediato.

"Más de 2.000 prisioneros comunistas, desde Coronel a soldado, han sido interrogados, y el tamizado de estos informes nos lleva a una conclusión terminante. Nuestro caza a reacción es el arma más efectiva y temida que hemos empleado contra la máquina militar norcoreana."

La investigación demuestra que, aunque el reactor (en la fase transitoria de desarrollo actual) no sea probablemente tan bueno

como indican aquellas declaraciones, tiene, sin embargo, realmente muchas ventajas básicas.

- a) Es capaz de mantener la superioridad aérea y de derribar cazas enemigos, tales como los modernos Mig-15, en los combates aéreos.

Al mismo tiempo, puede duplicar su rendimiento como avión de apoyo inmediato, aunque no puede igualarse con el avión accionado por hélice en cuanto a rendimiento en esas misiones.

- b) La gran velocidad del reactor le permite situarse en los aeródromos de retaguardia y estar disponible para llamas en un amplio frente, sin necesidad de estar dando vueltas continua y exclusivamente sobre una zona concreta de objetivos. Aquella es otra ventaja de la alta velocidad de los reactores.

En relación al elemento sorpresa, pueden aparecer antes de que el sonido de su vuelo anuncie su presencia.

- c) Como plataformas móviles de cañones cohete, los reactores tienen una mayor estabilidad; un piloto de F-80, que ha volado antes cientos de horas en el F-51, indicó: "Por lo que se refiere a la plataforma de cañón, el 51 no puede compararse con el 80. El F-80 es firme como una roca y, desde luego, no sufre torsión."

- d) En terreno llano el rendimiento del reactor, como avión de apoyo inmediato, podría igualarse fácilmente con el de los aviones convencionales. "Si los F-80 no tuviesen que esquivar esas condenadas montañas escarpadas —dijo el piloto de un Mosquito—, probablemente estarían haciendo una labor mucho mejor."

En resumen: El F-80 puede hacer una labor aceptable—no la mejor labor—, pero sí una buena labor, mientras que al mismo tiempo puede sobrevivir en el aire aunque haya cazas enemigos. Por otra parte, el avión de reacción está realmente al principio de su verdadero potencial; tiene, lógicamente, que perfeccionarse y mejorar su rendimiento y capacidades.

¿Cuáles son las limitaciones de los reactores en el apoyo inmediato?

He aquí algunas:

- a) Los "Shooting Star" son, básicamente, aviones de interceptación para gran altura, y están fuera de su elemento (centro) al realizar una labor de apoyo a tierra.
- b) Incluso cuando operan desde aeródromos coreanos relativamente cercanos, no pueden permanecer sobre el objetivo un tiempo largo para permitir un efecto resolutivo. Es sabido, generalmente, que con el reactor tipo medio el consumo de combustible (al nivel del mar) es casi 300 por 100 mayor que a 9.000 metros, para cualquier número dado de r. p. m.
- c) En muchos casos (tal como el que tuvo lugar al principio de la guerra, cuando los reactores volaban desde bases japonesas) están limitados a una carga de artillería tan pequeña, que no son efectivos contra objetivos fuertemente blindados.

En las primeras semanas de la guerra, cuando los reactores efectuaban aquellos vuelos de ida y vuelta de unos 1.610 kilómetros, desde Kyushu al frente de batalla, llevaban sólo municiones para sus cañones de calibre 12,7 milímetros y dos cohetes de 3 1/2 pulgadas (de 36,2 kilogramos cada uno).
- d) Su velocidad es excesiva para maniobrar fácilmente en terreno montañoso como el de Corea, con sus declives abruptos, estrechos valles y sitios encajonados. Preguntado acerca de la habilidad de vuelo lento del reactor, un oficial dijo: "Si es que pueden volar lentos, es seguro que no quieren hacerlo."
- e) Para poder maniobrar con un cierto margen de seguridad, volando en picado a gran velocidad, los reactores se ven obligados a disparar sus cohetes y los cañones de calibre 12,7 milímetros, a gran distancia; el resultado es una reducida precisión. El observador de un Mosquito entrenado en Infantería, me dijo:

"Parece que si dejan escapar su carga demasiado lejos del objetivo los cohetes se consumen antes de hacer blanco."

Y un piloto de un reactor, que había volado a ambos aviones, el F-80 y el F-51, en Corea, me dijo:

"Teóricamente el F-80, sin torsión, debería ser una plataforma ideal para los cohetes. Sin embargo, los F-51 han sido mejores plataformas para los cohetes porque efectúan sus pasadas a menor velocidad, lo cual les permite soltar los cohetes mucho más cerca del objetivo."

"Sin embargo, dentro del alcance de su carga de impulsión, mientras más lejos del blanco se disparan los cohetes, mayor velocidad llegan a alcanzar y mayor fuerza de penetración consiguen."

- f) Los reactores han tenido dificultades de navegación debido a su gran velocidad, a la necesidad de volar a gran altura, sobre nubes, por economía de combustible, y a su imposibilidad de maniobrar rápidamente, si les queda mucho combustible, cuando llegan sobre el objetivo.

Al presentarse sobre un objetivo (a 9.000 metros), frecuentemente no han podido llegar a ver a los aviones localizadores tipo Mosquito.

Esto significa perder tiempo en localizar el objetivo, y el tiempo es algo importantísimo, debido al elevado consumo de combustible de estos aviones.

El oficial de operaciones de un grupo de F-80 me ha informado:

"En la segunda guerra mundial las palabras "dar vueltas" se convirtieron casi en una filosofía, con los controladores tácticos aéreos. ¡Tendría que ver que volando en los F-47 o en los F-51 tuviéramos que dar vueltas! Con los reactores hay que despachar pronto el asunto. No podemos dedicarnos a "dar vueltas"; y, en consecuencia, hay que realizar cierta labor para mejorar la organización de las comunicaciones y los enlaces.

Como resumen de docenas de conversaciones que mantuve con pilotos de enlace

(pilotos de "Mosquitos"), con observadores de "Mosquitos", con pilotos de los F-80 y de los F-51 y con miembros de los grupos de control aéreo táctico, diré:

"Aunque se ha logrado tener reactores para la interceptación a gran altura y para conservar el dominio del aire, vuelan demasiado de prisa para ser realmente buenos aviones de apoyo a tierra. La mitad del tiempo en que vuelan tan de prisa no pueden ver el objetivo. Y si reducen la marcha y bajan a menor altura, consumen el combustible con tanta rapidez que no pueden invertir tiempo sobre el objetivo. El F-80 es un avión endemoniadamente bueno, pero no fué construído nunca para misiones de apoyo inmediato, para estar allí cerca de las tropas."

Estos puntos no constituyen una denuncia contra el reactor para su utilización en apoyo inmediato, pero sí señalan importantes caminos a seguir para su construcción, que deben explorarse, o al menos no ser ignorados.

¿Qué hay acerca del futuro?

Admitamos que Corea no nos sirve de modelo para sacar consecuencias para una guerra futura. Sin embargo, pueden extraerse algunas conclusiones importantes de esa experiencia en Extremo Oriente:

Los reactores deben construirse y modificarse para hacerlos más aptos para misiones de apoyo inmediato.

Las Fuerzas Aéreas pretenden que debe darse prioridad a las características que permitan al avión sobrevivir en el aire. Pero la única finalidad del avión de guerra consiste en servir como arma (ser una plataforma para los cañones), y apoyo inmediato es, sin duda, una importante capacidad de los aviones de guerra. Hasta que empezó la guerra de Corea, las Fuerzas Aéreas sólo habían hecho perder el tiempo con la perspectiva de convertir el F-80 en un avión útil para el apoyo inmediato. Sea cual fuere el camino de su desarrollo, debe conducir a una mayor capacidad para la carga, a un menor tipo de consumo de combustible, a una mayor potencia de fuego y a un despegue más rápido que permita a los reacto-

res utilizar cortas pistas improvisadas cerca del frente.

Puesto que está claro que los reactores son aviones que han de servir para el apoyo inmediato en el futuro, las Fuerzas Aéreas deberían trabajar con miras a la sustitución del B-26 como bombardero ligero de tal apoyo. Hasta esta fecha parece que las Fuerzas Aéreas han ignorado la única sustitución manifiesta: el Martin XB-51 de tres reactores.

Deben construirse cazas nocturnos y para todo tiempo.

Durante la mayor parte de la campaña, los aviones americanos de las Fuerzas Aéreas y de la Marina tuvieron el dominio completo del aire, inmovilizando las facilidades de transporte del enemigo durante las horas diurnas. Sin embargo, mediante un tenaz propósito de seguir adelante durante la noche, los nortecoreanos mantuvieron una afluencia suficiente de suministros para proseguir la guerra.

No ha habido ningún campo de batalla que haya quedado realmente aislado por el Poder Aéreo, aunque semejante labor hubiera sido posible si los Estados Unidos hubiesen poseído aviones capaces de operar con eficacia de noche y en tiempo malo. La mayoría de los reconocimientos y ataques nocturnos fueron realizados mediante el sistema, bastante imperfecto, de lanzar bengalas.

Los cazas "todo tiempo" de los Estados Unidos (el F-82, el B-26 y el F7F), en Corea, fueron realmente adaptaciones de los aviones de interceptación diurna; y, además, todos eran de los tipos anticuados de la segunda guerra mundial. Es indispensable que se inventen ayudas electrónicas, radar o equipo infrarrojo o lo que sea, para ayudar a los pilotos nocturnos a localizar objetivos de tierra.

Debe mantenerse la potencia de portaviones de la Marina.

El Almirante E. C. (Eddie) Ewen, Comandante de la Fuerza de Tareas 77, manifestó los hechos con precisión cuando dijo:

"La exhibición coreana, sencillamente, ha servido de nuevo para repetir la lección ya

demostrada durante la segunda guerra mundial. Los Portaviones, debidamente protegidos por Fuerzas Navales de Superficie, son los únicos medios que tenemos para trasladar aeródromos completamente equipados a cualquier parte del mundo en que haya mar y disturbios."

"La Marina, con sus portaviones, ha dado movilidad al Aire Táctico, que de otra forma no hubiera podido lograrse en diversas etapas de la campaña coreana."

Se necesitan mejores medios de comunicación y de coordinación entre el Ejército y las Fuerzas Aéreas, y entre los aviones de las Fuerzas Aéreas y los Grupos de Control Aéreo avanzados.

Esta lección fué señalada por el Coronel Robert Kity, de treinta y cinco años, que estuvo a cargo de la pista de despegue de Pohang al principio de la guerra. El pasado agosto dijo: "no necesitamos más aviones en Corea, pero sí necesitamos aprender a controlar los que tenemos".

El equipo de radio, tanto el de tierra como el de los aviones de operaciones, es anticuado, y los aparatos tienen demasiados pocos circuitos para las complicadas tareas de control de fuego impuestas. Hubo al principio escasez de "jeeps" para el control e incluso de equipos básicos de comunicaciones, tal como tableros para mensajes. A mediados de octubre, el grupo de control Mosquito de las Fuerzas Aéreas fué incapaz de lograr tableros para mensajes "tipo emisión", y tuvo que improvisar el lanzamiento de mensajes con lo que hubiera disponible (cordeles, maromas, cubiertas de colchón, cajas de granadas de humo, piedras).

Un piloto de Mosquito, me dijo:

"Lo que realmente necesitamos es un radio universal, de manera que el aeroplano pueda hablar directamente con tierra, con los elementos dirigentes, con la artillería y con los aviones bombarderos. Entonces, la cosa estaría resuelta. Muchísimas veces vemos objetivos para ellos, o para los tanques, o tenemos información que ellos necesitan. Y hemos tenido que ir al controlador de tierra, quien se mete en su "jeep" y, por ejemplo, tiene que andar nuevamente el camino para ir a la artillería. Esa es la forma

en que transmitimos los mensajes de acá para allá.

Cuando los aviones de la Marina y de la Infantería de Marina operaban con Unidades de las Fuerzas Aéreas y del Ejército, tenían sólo dos vías en común con los aviones Mosquitos. En condiciones ideales, estas dos vías eran suficientes, pero, frecuentemente, la comunicación no podía obtenerse en una de tales vías. Esto imponía una excesiva carga de trabajo sobre el único circuito que quedaba. En algunos casos, los retrasos de comunicación resultaron lamentables.

Uno de los aviones de entrenamiento (el North American T-6) fué utilizado como vehículo de control del aire en la guerra de Corea; no hubiera sido posible utilizarlo si hubiésemos tenido que enfrentarnos con un enemigo de envergadura, con una fuerza aérea activa enemiga.

El continuado empleo de los aviones con tal misión requerirá:

- a) Que los "controladores del aire táctico" de las Fuerzas Aéreas vuelen en aviones de tipo de caza con hélice, como hacen los del Cuerpo de Infantería de Marina; posibilidad de volar bajo y lento sobre el frente en busca de objetivos, o
- b) La construcción de un avión de blindaje más pesado, con características de poca y mucha velocidad (acaso un "convertiplan "e" (avión de conversión).

Las Fuerzas Aéreas y el Ejército deben mantener un sistema viable de estrecho apoyo, verdad.

Las Fuerzas Aéreas y el Ejército tienen la culpa al dejar de cooperar en la organización de un sistema efectivo de estrecho apoyo aéreo, en el Mando de Extremo Oriente, con anterioridad al comienzo de la guerra en Corea.

El Ejército en Extremo Oriente ha demostrado poco interés, o poca comprensión de la función táctica de los aviones, durante los meses que precedieron a la guerra, y en algunos casos aun después que la guerra estaba ya en marcha.

Con anterioridad al 25 de junio me he en-

terado de buena fuente que un Oficial de las Fuerzas Aéreas había sugerido crear un Centro de Operaciones Conjuntas, porque un Oficial de cierta categoría del Ejército había dicho que: "cuando queramos crear una organización conjunta, la organizaremos".

Hasta la hora en que los norcoreanos cruzaron la frontera por primera vez, parece ser que las divisiones subpotencia del Mando de Extremo Oriente no habían estado interesadas en establecer un estrecho enlace.

Ni había un equipo de Mosquitos organizado, ni había en el teatro controladores del aire avanzado, entrenados.

Los oficiales de las Fuerzas Aéreas y del Ejército deben estar instruidos en el empleo conjunto de las Armas de Tierra y del Aire.

Después de la invasión norcoreana, fué necesario un período de doctrina. Muchos oficiales del Ejército no tenían idea del uso táctico ni de la capacidad del poder aéreo. Muchos oficiales de las Fuerzas Aéreas dejaban de comprender las necesidades tácticas inmediatas de la Infantería. Está claro que debe darse a ambas Armas una doctrina e instrucción adecuadas con el fin de asegurar el apoyo aéreo inmediato más efectivo.

Los pilotos de las Fuerzas Aéreas deben recibir una intensa instrucción sobre técnicas de apoyo inmediato a tropas de Tierra.

Acaso la observación más penetrante fuera hecha, sobre este punto, por un piloto de Mosquito:

"Lo que yo he observado desde que estoy aquí... Cuando empezamos la lucha, los muchachos no sabían hacer blanco en la puerta de un granero. El turno de servicio con organizaciones de tipo de combate había sido demasiado corto; creo yo que no recibieron suficiente instrucción en sus misiones para el apoyo desde el aire a tierra. Invierten demasiado tiempo yendo a las escuelas, y demasiado poco con los equipos de combate. En cambio, los australianos, fueron operadores de precisión desde el primer momento. Habían estado trabajando juntos con tierra, en una unidad de combate, más

tiempo que nuestros muchachos. En aquellos primeros días les he visto ir a los objetivos, fijar un blanco, y disparar a 300 metros (más cerca que nuestros muchachos).

"Yo creo que eso fué debido a que habían volado más tiempo en sus aviones, a que conocían las limitaciones de combate de los mismos, y a que habían recibido más instrucción."

Estas lecciones de la guerra en Corea son importantes, y proporcionarán, seguramente, un ejemplo para la futura manera de pensar de las Fuerzas Aéreas. Las Fuerzas Aéreas han anunciado ya una drástica reorganización de sus Mandos.

Con efectividad de 1 de diciembre, ha creado tres Mandos aéreos iguales y de envergadura.

Táctico, Defensa Aérea y Continental.

El Teniente General John K. Cannon fué llamado de Europa para mandar el TAC (Mando Aéreo Táctico), con la misión básica de instruir y desarrollar la Aviación Táctica "en cooperación con las fuerzas de campaña del Ejército".

También en los Estados Unidos anunciaron las Fuerzas Aéreas que cuatro Regimientos de cazabombarderos de la Guardia Nacional del Aire empezarán la "instrucción intensiva" con tres divisiones de la Guardia Nacional. El objeto principal de la instrucción consiste en que el apoyo aéreo táctico de las divisiones de tierra sea "currentilíneo" (aerodinámico).

Pero está justificado que las Fuerzas Aéreas estén preocupadas por temor a que la acción en Corea sea considerada como modelo para los futuros planes de operaciones. Es muy posible que América tenga que hacer frente a la amenaza de más "Coreas" en los años de tensión internacional que tenemos por delante.

Sin embargo, en cualquier guerra de envergadura, las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos y la Marina deben estar preparadas, primeramente, a mantener la supremacía aérea. Hasta que el dominio del aire se consiga, no podrá ser efectiva la Aviación Táctica ni el estrecho apoyo aéreo.

Este hecho básico debe recordarse, tanto al evaluar la guerra en Corea, como al hacer planes para el futuro.