



HACIA DONDE VA LA AVIACION DE LOS EE. UU.

Mayor GUSTAVO DELGADO N.

“No estamos creando el poder aéreo para ganar la guerra, sino para evitarla, y a la Fuerza Aérea le corresponde afortunadamente que el instrumento principal de esta política le sea confiado”.

Mariscal Sir DERMONT BOYLE.

“A pesar de las visitas a través del mundo de los dirigentes occidentales y soviéticos, a pesar de las sonrisas e intercambios culturales y científicos, a pesar de conferencias cuyos diversos temas solo han dejado dudas e incertidumbres, el mundo continúa dividido entre el capitalismo y el comunismo. Los EE. UU. en frente a la estrategia única y multiforme de los soviets, debe situarse en condiciones de oponerse a todos los planes de la URSS. En particular el plan militar, los desarrollos científicos e industriales han transformado la carrera armamenticia en duelo gigantesco, en donde la búsqueda de medios de destrucción más y más poderosos y perfeccionados tiende a producir, en gran cantidad, de un arma determinada que cuesta mucho y que corre el riesgo de resultar ineficaz. Krushev tuvo el cuidado de

hacer notar en su discurso del 15 de Enero del presente año y delante del soviet supremo, que la reducción de efectivos no acarrearía ninguna disminución, en vista del empleo de armas nucleares y nuevas.

Es evidente que el peligro más grande, es decir, aquel cuyas consecuencias serían las más nefastas y al mismo tiempo las más brutales, es la amenaza de una guerra nuclear general, en la cual, la atmósfera y espacio, el aeroespacio, jugarían un papel determinado. De acuerdo con estos datos la Fuerza Aérea se desarrolla tanto en ataque como en defensa.

La USAF situada sobre el mismo plano que el Ejército y la Armada, ha realizado su “revolución”, es decir, un ciclo completo. Situada la USAF bajo un control centralizado militar duran-

te la Segunda Guerra Mundial, pasó por un control civil total, en particular durante la administración del Secretario de Defensa **Charles E. Wilson**, para volver a la forma híbrida de un sistema mixto civil-militar a la vez centralizado y descentralizado, definido por el "Defens Reorganization Act" de Agosto de 1958 así: Los militares tienen una acción mucho más importante en los consejos, los programas y el control de las operaciones, en tanto que el Ejecutivo dirige más estrechamente la política de defensa.

El Secretario de la Fuerza Aérea de los EE. UU., Mr. **James H. Douglas**, que depende del Secretario de la Defensa, está ayudado por un subsecretario y otros empleados, dispone también de un Estado Mayor, cuyo papel esencial es poner en condiciones de servicio la USAF, cuyas unidades están puestas a la disposición de "Unified Comands" (Comandos Unificados). Estos Comandos están formados, ya sea únicamente por Fuerzas Aéreas, como el SAC (Comando Aéreo Estratégico), o bien sea por Fuerzas Mixtas, como el CONAD (Comando Continental de Defensa Aérea), reciben directamente órdenes de operaciones del "Joint

Chiefs of Staff" (JCS, organización armada que depende igualmente del Secretario de la Defensa; el JCS está actualmente presidido por el General **Nathan F. Twinning**).

El Jefe del Estado Mayor de la USAF es actualmente el General **Thomas D. White** cuyos adjuntos directos son respectivamente el General **Curtiss E. Le May** y el Mayor General **Richard M. Montgomery**. Las Unidades Operativas están repartidas entre el "Major Air Comands" y "Air Forces" subdivisiones de fuerzas aéreas directamente subordinadas al Estado Mayor, las cuales comprenden las "Air Divisions" (organismos compuestos de varias ALAS) o simplemente las ALAS. El ALA es la Unidad básica de operación: compuesta por un Grupo de Combate y de varios Grupos de Apoyo, este Grupo de Combate tiene 45 aviones de Bombardeo Pesado y 75 de intercepción. La Unidad volante del ALA comprende en general de tres Escuadrones compuestos de varias escuadrillas. La escuadrilla es la más pequeña Unidad Táctica de la USAF está constituida por un mínimo de cuatro aparatos.

Los planes para el equipo de la USAF, establecidos en la época de la guerra de Corea, sirvieron para pensar en la necesidad de organizar 137 ALAS, pero este programa no fue estrictamente cumplido; en efecto, el crecimiento de las actuaciones de los nuevos aparatos puestos en servicio, el aumento del poder de destrucción de las armas utilizadas, la introducción de motores, así como el constante aumento del costo unitario del material moderno, han acarreado una reducción cuantitativa del número de aviones de la USAF. La evolución del precio de los interceptores y bombarderos está indicado en el siguiente cuadro: (Nº 1).

MAYOR GUSTAVO DELGADO NIETO

Oficial del Ejército, pertenece al arma de Artillería. Egresado de la Escuela Militar de Cadetes el 27 de Julio de 1944. Ha prestado sus servicios en las siguientes unidades de su arma: Escuela de Artillería - Batallón San Mateo y Batallón Galán, Batallón Palacé y Batallón Tenerife; en estos dos últimos como segundo comandante. Perteneció al primer contingente del Batallón de Infantería Nº 1 Colombia, en la campaña de Corea durante los años de 1951 y 1952. Fue Comandante del Batallón Patriotas en Chaparral durante el año de 1959. Realizó los cursos, avanzado de Artillería en la Escuela de aplicación de Artillería y de Comando en la Escuela Superior de Guerra de Colombia. Actualmente pertenece al Estado Mayor del Comando de la 4ª Brigada.

CUADRO N^o. 1

TIPO DE APARATO	CLASE	FECHA ENTRADA SERVICIO	TRIPULACION	VALOR APROXIMADO EN MONEDA COLOM- BIANA (Cambio S 7.00)
Lockheed P-38	Caza-Recon.	1944	1	\$ 672.000.00
Republic P-47	Caza-Bombardero	1943	1	700.000.00
Republic F-84	Caza-Bombardero	1949	1	3.500.000.00
Republic F-105	Caza-Bombardero	1958	1	7.000.000.00
Boeing B-17	Bombardero	1942	7	1.540.000.00
North American B-25	Bombardero Liv.	1942	5	980.000.00
Convair B-36	Bombardero Pes.	1949	15	28.000.000.00
Boeing B-47	Bombardero Med.	1953	3	15.400.000.00
Boeing B-52	Bombardero Pes.	1956	5	49.000.000.00
Convair B-58	Bombardero	1959	3	140.000.000.00

Sin embargo, desde 1950 el poder de la USAF no ha dejado de crecer. El aumento del radio de acción y del poder destructor, compensan en alto grado la reducción de aviones, tal como lo demuestra el cuadro N^o 2.

La USAF con efectivos de más de 800.000 hombres (lo mismo que el

Ejército), dispone aún de más de 20.000 aviones, contra 9.000 que tiene la Armada y 5.000 el Ejército; su presupuesto anual alcanza a trece mil veinte millones de pesos colombianos (\$ 13.020.000.000.00), equivalente casi al monto total de los presupuestos concedidos al Ejército y a la Armada.

CUADRO N^o. 2

AÑO	No. DE APARATOS NUEVOS PUESTOS EN SERVICIO	No. TOTAL DE APARA- TOS EN SERVICIO	EFECTIVOS (Personal)
1950	1.652	20.968	411.277
1951	1.756	19.944	788.381
1952	2.814	20.665	983.261
1953	4.723	23.604	977.593
1954	5.662	23.465	947.918
1955	4.830	28.417	959.946
1956	3.082	24.536	909.958
1957	2.380	22.635	919.835
1958	1.400	22.578	870.018
1959	800	20.097	839.876
1960	700	19.644	845.000

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

Los Comandos de Operación son el SAC (Strategic Air Command), el TAC (Tactical Air Command) y el ADC (Air Defense Command). Para hacer frente a la política universal del bloque oriental, la USAF posee con el SAC "La fuerza disuasiva" de las Armas y Fuerzas Armadas de la OTAN.

El SAC fue creado en el año de 1946 y puesto actualmente bajo las órdenes del General **Thomas S. Power**, posee más de las tres cuartas partes de la Fuerza Militar de los EE. UU. Por esta causa se mantiene en "estado de alerta" constante en vista de una acción de represalia inmediata. Con 300.000 hombres aproximadamente, emplea casi 3.000 aviones, entre los cuales más de 1.500 son bombarderos. La mayoría de las ALAS que componen el SAC permanecen estacionados en los EE. UU. y clasificados según su procedencia y tipo, en tres AF (Air Forces); sin embargo, algunas ALAS son enviadas al exterior, en particular al Pacífico (Islas Marianas) y a Europa (Gran Bretaña y España). Estas unidades comprenden más de 500 Bombarderos Pesados, alrededor de 1.400 Bombarderos Medianos y algunas ALAS de Recon., que utilizan aviones tipo Bombardero Mediano equipados especialmente. A estos elementos de combate hay que agregar las ALAS de Apoyo Estratégico, que representan 800 tetra-reactores o tetramotores.

Desde la eliminación del B-36 en 1959, la fuerza de combate del SAC está completamente equipada con aparatos a reacción. El Bombardero pesado B-52 ha sido progresivamente mejorado y su último ejemplar o modelo, el B-52G es un avión de más de 200 toneladas, cuya autonomía de vuelo

pasa de los 10.000 kilómetros; el B-52H en vía de prueba, tendrá un radio de acción de más de 14.000 Kmts. De un peso menor el Bombardero supersónico B-58 aumentará su radio de acción y por lo tanto las capacidades ofensivas de la aviación estratégica de los EE. UU. La acción de los nuevos bombarderos será aumentada por la utilización de proyectiles aire-tierra que pueden ser lanzados desde varios centenares de kilómetros del objetivo. El **Hound Dog** va a entrar próximamente en servicio, el cual espera a su vez un sucesor más perfeccionado el **Bold Orion**. El B-52 y B-58 le prestan una ayuda efectiva al SAC, aunque existen numerosos ejemplares del bombardero medio B-47, parece que en adelante sus días están contados.

En cuanto a los aparatos de abastecimientos, estos gigantes del aire, el KC-97, tetramotor en servicio desde 1951, está dejando poco a poco su puesto al KC-135, que puede volar a casi 15.000 metros de altura y a una velocidad de 1.000 Kms/hora.

Aunque todavía el SAC está compuesto esencialmente por aviones piloteados, se adapta también a la era de los proyectiles. El bombardero sin piloto **Snark** está en servicio desde hace más de dos años, sin embargo por la mediocridad de sus actuaciones, debe ser rápidamente reemplazado por las ICBM, máquinas balísticas intercontinentales **Titán y Atlas**.

Estos proyectiles, equipados con motores de combustible líquido, el primero ya está listo para entrar en servicio a fines del presente año y el segundo ya está en servicio. Estas ICBM tienen un alcance de 10.000 Kmts., están destinados a completar y después a reemplazar, hasta

cierto punto, la acción de los bombarderos pesados. La acción de los bombarderos medios, debe ser suplida por las IRBM, máquinas balísticas de alcance intermedio; **Thor** y **Júpiter**.

Hasta este año el SAC disponía de la totalidad de las fuerzas estratégicas de represalia de los EE. UU., pero el empleo durante el presente año del primer submarino **Polaris**, armado con proyectiles de un alcance de 2.500 kilómetros, va a dejar el problema a un Comando Estratégico combinado (diferentes Armas: Aviación, Armada).

COMANDO AEREO TACTICO

Reducido a un grupo de estudios después de la II Guerra Mundial, el TAC ha vuelto a tomar vida desde 1950 y se ha desarrollado poco a poco para llegar a ser una fuerza capaz de prestar apoyo útil al SAC, encargándose de los objetivos cercanos a la retaguardia del enemigo. El TAC, cuyas unidades pueden efectuar, en operaciones terrestres o navales, misiones de destrucción general, de protección en el asalto, y en el reconocimiento, como por ejemplo, en Europa en donde está a disposición de la NATO, es igualmente susceptible de efectuar en un tiempo mínimo operaciones en cualquier lugar del globo terrestre, ya sea en el caso de una guerra general o un conflicto local. Debe apoyar a un Ejército listo para el combate, el transporte y fuerzas aéreas de choque de composición variable, capaces de adaptarse a todas las hipótesis de un conflicto o tensión. Como la eficacia de estas fuerzas depende de la rapidez de actuación, el TAC se ha esforzado paralelamente con la modernización del material utilizado, y los problemas de movilidad y flexibilidad: no solamente el grado de preparación del personal sino del

material son minuciosamente controlados, pero el TAC como el SAC han desarrollado su sistema de abastecimiento por aire (en vuelo).

El TAC está bajo el mando del General **Frank E. Everest** desde el mes de agosto, comprende, después de la reciente desaparición del B-57 (bombardero ligero), aviones de caza (asalto e interceptación), reconocimiento, de abastecimiento transporte de tropa, que en total son 28 escuadrones de RF-100, F-101, F-104 y F-105 para caza; 4 escuadrones de RF-101 y RB-66 para el reconocimiento; 4 escuadrones de KB-50 y KC-135 para abastecimiento por aire; 12 escuadrones de C-123 y C-130 para transporte pesado, al cual hay que agregar un ALA de aviones MACE (avión sin piloto, con un alcance de 900 kilómetros).

Fue el TAC que puso en servicio fuerzas aéreas cuando se produjo la crisis libanesa en julio de 1958 y en el ataque a Formosa dos meses más tarde. Durante el transcurso de estos ejercicios, realizados con verdadero éxito, los F-100 efectuaron el recorrido EE. UU.-Turquía sin escala, con tres abastecimientos en vuelo. Así el TAC, por su movilidad y facilidad de empleo es un componente especial de la seguridad de los EE. UU. Su misión principal se ha desarrollado, desempeñando el papel clásico de destructor de las fuerzas enemigas y manteniendo y apoyando tropas en tierra en el Teatro de Operaciones. El TAC está llamado a terminar con las guerras locales. Capaz de emplear fuerzas susceptibles de manifestarse casi instantáneamente en cualquier parte del globo en donde haya o se presente una amenaza, representa con respecto a los conflictos locales, lo que el SAC constituye con respecto a una guerra mundial o general.

CUADRO N^o. 3 AVIONES DEL SAC

DESIGNACION	NOMBRE	PESO TOTAL	VEL. DE CRUCERO Y MAXIMA	AUTONOMIA DE VUELO
B-47 E	Boeing "Stratojet"	90 T.	Max: 965 K/h.	4.800 Kmts.
B-52 G	Boeing "Stratofortress"	217 T.	Max: 1.040 K/h. crucero: 965 K/h.	5.630 Kmts. con 11.340 Kgs. 11.000 Kgs. 5.600 Kmts.
B-58	Convair "Hustler"	73 T.	Max: M = 2,2	5.600 Kmts. en capacidad hasta 6. 880
KC-97	Boeing	80 T.	Max: 600 K/h. crucero: 480	6.880 Kmts.
KC-135	Boeing "Stratotanker"	135 T.	Max: 965 K/h.	6.500 Kmts.

CUADRO N^o. 4 AVIONES DEL TAG

DESIGNACION	NOMBRE	PESO	VEL. MAXIMA	TECHO PRACTICO
F-100	Supersabre	13.300 Kg.	M = 1,25	15.000 Mts.
F-101 y				
RF-101	Voodoo	18.000 Kg.	M = 1,85	15.800 Mts.
F-104	Starfighter	7.000 Kg.	M = 2,2	18.000 Mts.
F-105	Thunderchief	19.000 Kg.	M = 2,2	16.500 Mts.
RB-66	Douglas	31 T.	1.100 K/h.	12.000 Mts.
KC-135	Stratotanker	86 T.	930 K/h. (1)	13.000 Mts.
KB-50	Superfortress	78 T.	480 K/h. (1)	11.000 Mts.
C-123	Provider	56 T.	330 K/h. (1)	8.800 Mts.
		C/util 13 T.		
C-130	Hércules	C/util 20 T.	600 K/h. (1)	10.700 Mts.

Nota: (1) = velocidad de crucero.

COMANDO DE DEFENSA AEREA

El Comando de Defensa Aérea (Air Defense Command ADC) o también Major Air Command, es uno de los principales componentes del sistema de defensa del continente norteamericano. En efecto, la defensa aérea con el fin de mejorar su eficacia ha tenido que reconstruir sobre nuevos datos un sistema centralizado de detección y réplica. La necesidad de interceptar aviones

agresores más y más rápidos, que van hasta el proyectil intercontinental, cuyo tiempo de vuelo de la URSS a los EE. UU. no pasa de los treinta minutos, han obligado a los EE. UU. a hacerle frente a una situación en donde el tiempo se cuenta en segundos. La anulación del factor tiempo ha acarreado, entre otras cosas, el aumento de los ensayos del material pilotado clásico, y

la utilización del proyectil tierra-aire, el empleo automático de los medios de defensa y el ensanche del volumen de espacio vigilado. Para el ADC, esta evolución ha tenido una consecuencia: se ha afiliado a una organización de todas las Fuerzas Armadas, el CONAD (Continental Air Defense Command), que tiene igualmente los medios de defensa aérea del Ejército y la Armada. El CONAD está a la disposición del NORAD (North American Air Defense Command) sistema único entre EE. UU. y Canadá, encargado de la defensa aérea en toda Norte América. La reducción del tiempo de réplica está resuelto por la instalación en los sectores de defensa de un equipo automático de transmisión de las informaciones y de las órdenes, este equipo basado en el empleo generalizado de calculadores electrónicos, el SAGE (Semi automatic Ground Environment).

El NORAD y el CONAD están comandados por el mismo General del

Aire **Kuter**, el cual está dirigido por el Teniente General **Atkinson**, dispone de interceptores piloteados F-101, F-102, F-104 y F-106. Los F-104 van a ser retirados del servicio, probablemente por su reducido radio de acción. Los interceptores supersónicos están dotados de radar de búsqueda y de dirección de tiro, están armados con cohetes aire-aire **FALCO** o **SIDEWINDER**. Su acción será completada en el curso del presente año por el empleo del proyectil tierra-aire **BOMARC**, con un alcance de 200 millas para el modelo "A" y de 450 millas para el modelo "B". Aparte de las defensas aseguradas por la Artillería de Defensa Aérea y los proyectiles **NIKE** puestos en servicio por el Ejército, el ADC representa aún el medio esencial de defensa del espacio aéreo americano. El interceptor piloteado permanecerá en servicio entre tanto exista una amenaza, basada en parte, contra aparatos piloteados.

CUADRO N°. 5 AVIONES DEL ADC

DESIGNACION	NOMBRE	VEL. MAXIMA	TECHO	TRIPULACION
F-101	Voodoo	M = 1,85	15.800 Mts.	2
F-102	Delta-Dagger	M = 1,15	15.000 Mts.	1
F-104	Starfighter	M = 2	18.000 Mts.	1
F-106	Delta-Dart	M = 2	18.000 Mts.	1

La eficacia de estos grandes Comandos de Operaciones depende de cuatro Comandos de Apoyo, cuyo buen funcionamiento está acondicionado al rendimiento de la USAF. El Servicio de transporte aéreo militar (Military Air Transport Service MATS), tiene como tareas esenciales la preparación y el mantenimiento en buen estado de una fuerza aérea estratégica de transporte lista para efectuar operaciones, así como también efectuar todos los servi-

cios inherentes a este transporte en el mundo (bases aéreas en ultramar, meteorología, transmisiones, etc). La Flota de transporte del MATS está compuesta por más de 1.000 aviones, entre los cuales están los C-124, C-118, C-97, C-121, C-133 y algunos VC-137. Los servicios auxiliares del MATS comprenden el "Airways and Air Communications Service", responsable de las transmisiones, el "Air rescue Service" destinado al salvamento en el mar, el

"Air Weather Service" encargado del servicio de meteorología, y el "Air Photographic and Charting Service", que asegura los trabajos de fotografía y cartografía.

En tiempo de paz, el MATS no es suficiente para asegurar los innumerables transportes de las Fuerzas Armadas y el Pentágono tiene que hacer un llamamiento a las Compañías civiles. En asocio de estas para la obtención de material a reacción, su modernización será verdaderamente muy lenta. El "Air Material Command", otro Comando de apoyo, cuyo lema es "More airpower per dollar", está encargado del aprovisionamiento, abastecimiento

y conservación de las Unidades de la USAF. El "Air Research and Development Command" es responsable de los estudios, investigaciones y elaboración de materiales, realizados en sus diversas oficinas y centros de ensayo o en establecimientos de la industria privada, con las cuales hace contrato.

El "Air Training Command", que dispone de unos 6.000 aviones de los cuales más de 2.000 son a reacción, está encargado de la instrucción de todo el personal de la USAF. Se ocupa del reclutamiento, selección, formación militar y técnica, así como de la instrucción complementaria por unidad.

CUADRO Nº. 6 AVIONES DEL MATS

DESIGNACION	NOMBRE Y CONSTRUCTOR		VEL. CRUCERO	AUTONOMIA	CARGA UTIL
C-97	Stratofreighter	Boeing	545 K/h.	6.300 Km	18.800 Kgs.
C-118	Liftmaster	Douglas	495 "	6.000 "	12.000 "
C-121	Constellation	Lockheed	530 "	7.400 "	12.500 "
C-124	Globemaster II	Douglas	435 "	2.000 "	25.400 "
C-133	Cargomaster	Douglas	520 "	6.440 "	23.600 "
VC-137	versión del 707-120	Boeing	950 "	5.310 "	16.315 "

COMANDOS TERRITORIALES

Otros Comandos, los Comandos Territoriales, de menor importancia, pero por diversos aspectos muy necesarios para la USAF, vienen a complementar este conjunto. El "Continental Air Command", está encargado de las reservas de las Fuerzas Aéreas, en particular controla la Guardia Aérea Nacional, reserva activa que emplea 24 ALAS de caza, equipadas con F-84, F-86 y F-100 y la Fuerza Aérea de Reserva, que dispone de aviones de transporte (C-119 y C-123), de aviones de enlace, meteorológicos y de sanidad.

La USAF en Europa (USAFE) es un Comando de Operaciones compuesto de cuatro Fuerzas, repartidas desde el Reino Unido hasta Pakistán. Su material está compuesto por los F-84, F-86, F-100, F-102, RB-66, por aviones de transporte y por proyectiles MATA-DOR y MACE. Otro Comando exterior, el "Alaskan Air Command", constituye la participación de la USAF en los comandos armados de Alaska. En el Pacífico se encuentra la "Pacific Air Forces".

El "Caribbean Air Command" tiene

la misión especial de inspeccionar las diversas misiones de la USAF, que comprende adiestramiento e instrucción de las Fuerzas Aéreas de Latino América, hasta los trabajos de Cartografía en la América Central y del Sur.

NECESIDADES DE LA USAF

La USAF de misión mundial, interesada en la continua búsqueda del equilibrio entre su eficacia y el costo del material que utiliza, está en continua transformación. El General **White** ha expuesto recientemente las necesidades esenciales de las Fuerzas Aéreas, a fin de hacerlas aptas para cumplir la misión que se les ha encomendado. Al principio él menciona los ICBM. El **Atlas** ya está en las unidades del SAC, el **Titán** lo estará próximamente. Pero la USAF espera impacientemente el **Minuteman** de carburante sólido, más manejable y menos costoso. En seguida cita los proyectiles aire-tierra, el proyectil supersónico lanzado por un bombardero **Hound Dog** va a entrar en servicio, pero es necesario fabricar un proyectil balístico de más grande alcance. La tercera categoría de necesidades está representada por un avión supersónico de gran radio de acción, puesto que los aparatos piloteados son actualmente y lo serán aún durante mucho tiempo necesarios. El B-70, capaz de una velocidad de MACH 3 debería ser impulsado. Sin embargo, un avión de propulsión nuclear resolvería el problema del radio de acción.

Desde el punto de vista de las Fuerzas Tácticas, se necesita un mejoramiento de las posibilidades de operaciones. En cualquier tiempo una Fuerza Aérea Táctica debería obrar instantáneamente con la ayuda de un armamento clásico o nuclear. Un avión de despegue vertical sería útil.

Por otra parte, el sistema terrestre de detección de proyectiles BMEWS (Ballistic Missile Early Warning System), debe ser desarrollado y completado por un sistema de satélites de alarma. Detectados por estos medios, los proyectiles agresores se deben poder destruir tan lejos de los EE. UU. como sea posible, por máquinas fabricadas para tal fin.

Para emplear estos medios se debe elaborar una red de transmisiones instantáneas, de gran seguridad de funcionamiento todavía más modernas de las que existen actualmente, basada esta red en particular en una red de satélites. Los satélites serán utilizados igualmente como sistemas de reconocimiento avanzado. Otro deseo del General **White**, es la consecución de un avión de transporte de carga, de un gran radio de acción, rápido y de gran capacidad, utilizando turboreactores de doble flujo. Teniendo en cuenta que el nacimiento de un proyectil "pensante" no se producirá antes de varios años, el General está interesado en la fabricación de un aparato orbital piloteado, que tenga una velocidad de 5.000 K/H. y que alcance una altura de 150 Kmts. Este es el proyecto **Dyna Soar**.

Sin embargo, el programa grandioso preconizado por el Jefe del Estado Mayor de la USAF, por útil y deseable que sea, debe adaptarse a la realidad del presupuesto. Ahora bien, que el Presidente **Eisenhower** sometió al Congreso el 19 de enero del presente año los proyectos financieros para el período de 1960-1961, indican que hay que administrar con prudencia los recursos nacionales. El desarrollo de la USAF también sufrirá algunas limitaciones. Si, los gastos de elaboración y de compra de proyectiles balísticos intercontinentales van a ser aumentados, así como los que se refieren a los pro-

yectiles aire-tierra **Hound Dog**, si la cadena de detección lejana **BMEWS**, el sistema automático **SAGE**, las transmisiones del **ADC** y del **SAC** continúan en su instalación y si los programas espaciales de navegación (**Projet Transit**), de reconocimiento (**Projet Samos**), de telecomunicaciones (**Projet Notus**), de alarma lejana (**Projet Midas**) y aún de vuelo pilotado van a ser activamente continuados, por el contrario, el programa de los aparatos supersónicos de gran radio de acción **F-108** y **B-70** sería abandonado y la flota de los aviones de cargamento recibiría un número restringido de **C-130**. La **USAF**, además, compra menos y menos aviones. El total de los aparatos en servicio disminuye regularmente y se ha podido constatar que desde hace cuatro años el número de **ALAS** de operaciones está disminuyendo, en particular por el **SAC** y el **ADC**.

Las Fuerzas Aéreas americanas están en un mundo en donde los progresos científicos y tecnológicos acarrearán sin cesar el perfeccionamiento de las armas y el empleo de otras nuevas. La introducción de aparatos o máquinas que toman por su cuenta ciertas misiones estratégicas, tácticas y de defensa aérea, el costo unitario de un aparato moderno, implican una disminución progresiva del número de aviones. Si las fuerzas tácticas y la flota de bombarderos pesados y de abastecimientos en vuelo son aún esenciales para la movilización "planetaria" de la **USAF**, por el contrario, los bombarderos medios y los interceptores de defensa aérea están llamados a desaparecer rápidamente de los medios de defensa Americana."

Traducido de **Revue Militaire D'Information** - Nº 316 Mayo de 1960.

En términos generales, la misión en tiempo de guerra de la Fuerza Aérea es emplear potencia aérea para destruir la habilidad de un enemigo para hacer guerra: Las tareas principales de la Fuerza Aérea son:

1º—*Guerra aérea estratégica, - operaciones intercontinentales contra la potencia aérea de gran radio de acción de un enemigo y otros blancos vitales para su habilidad de hacer guerra.*

2º—*Operaciones aéreas tácticas. - Operaciones aéreas de corto radio de acción dentro de un teatro de guerra.*

3º—*Defensa aérea. - Principalmente la defensa de los Estados Unidos Continentales y de las zonas esenciales en ultramar contra el ataque aéreo.*

4º—*Transporte aéreo. - Movimiento de personal y material bélico para las Fuerzas Armadas.*

Para desempeñar estas misiones el Departamento de la Fuerza Aérea está organizado en 17 mandos de campaña principales dirigidos por la porción ejecutiva del departamento de Washington.

Cuartel General Fuerza Aérea EE. UU.