

wystrzelone. Przypuszczalnie największą rolę odgrywały myśliwce typu "O". Odkąd Amerykanie jeden z nich zdobyli i wypróbowali, znane są nam szczególne ich konstrukcji. Jest to maszyna nader groźna, szczególnie ze względów natury taktycznej - jest znacznie wolniejsza od naszych myśliwców i stosunkowo słabo uzbrojona. Odnosi się natomiast wielokrotnie lekkością zarówno co do ciężaru jak i konstrukcją zdumiewającą zwrotnością i wysokim pułapem.

Jak już wspominałem opiera się ona na koncepcji, różniącej się zasadniczo od tej, która tkwi u podstawy konstrukcji naszych myśliwców. O ile chodzi o bombowce japońskie, to są one dobre, ale również łatwe do zestrzelenia dla naszych myśliwców, jak Niemiec, czego najlepiej dowodzi wynik ostatniego nalotu japońskich na port Darwin. Ogólnie biorąc, nasze samoloty, startujące zarówno z lądu, jak i z lotniskowców są lepsze od japońskich.

Sytuacja Japonii jest mniej jasna w dziedzinie produkcji. Ocenia się ją naogół na 500-600 samolotów miesięcznie. Wątpię, by cyfra ta została obecnie znacznie przekroczona. Jeśli byłaby prawdziwa, znaczyłoby to, iż produkcja japońska wynosi jedną dziesiątą amerykańską.

Najważniejszym czynnikiem przewagi sojuszników na Pacyfiku pozostaje jednak dzieło planowania w dziedzinie strategii i taktyki powietrznej. Jednym z przykładów naszej inwencji jest szerokie zastosowanie lotnictwa nie tylko w zwalczaniu przeciwnika na morzu i lądzie, ale również w zastosowaniu do organizacji dostaw. Docekalono się racjonalizacji maksyma gen. Mac Arthura, by trudności komunikacji specjalnie wyróżniające teren działań wojennych na Pacyfiku z powodu olbrzymich odległości przezwyciężyć za pomocą lotnictwa. Prezydent Churchill swego czasu podkreślił specjalnie tę funkcję naszego lotnictwa na Pacyfiku. Nie ulega wątpliwości, że wojna powietrzna jest na Pacyfiku czynnikiem dominującym i tym samym inwencją i geniuszem strategicznym dowództwa aliantów bądź tam odgrywały coraz większą rolę.