

Największą rolę odgrywa w tym przypadku balast w postaci większych zapasów paliwa.

Myśliwiec długodystansowy w starciu w krótkodystansowym znajduje się w podobnej sytuacji, jak żołnierz, obciążony ekwipunkiem na 10 dni marszu w starciu z drugim, rozebrany do pasa. Wyeliminowanie tego dodatk. obciążenia benzyny stanowi główną korzyść, wynikającą z użycia lotniskowców.

Zapasy benzyny nie znajdują się w zbiorniku samolotu, startującego z lotniskowca, lecz na pokładzie okrętu. W ten sposób samolot, wznosząc się z pokładu lotniskowca, jest niejako rozebrany do pasa w pogotowiu do walki. Dzięki temu bardzo wiele stracił na znaczeniu tradycyjny argument o niższości samolotu, atakującego z lotniskowca w powrótnaniu z samolotem, działającym z baz lądowych. Pozostaje jeszcze drugi argument, opierający się na tym, że wskutek ograniczonej powierzchni pokładu i specyficznych warunków operowania na nim możliwości samolotu morskiego są znacznie ograniczone. Niemniej jednak nie brak także i głosów przeciwnych, stwierdzających, że najlepszym samolotem na polu bitwy w rej. morskiej pozostaje samolot, działający z lotniskowca. Jest to prawdziwe, zwłaszcza w stosunku do rej. Pacyfiku. Tutaj ze względu na dalekie odległości samolot lądowy jest zawsze skrzepowany znacznym balastem paliwa, podczas, gdy samolot działający z lotniskowca, będącego blisko pola walki, obywat się minimalną ilością paliwa.

Moim zdaniem lotniskowce odegrają na Pacyfiku nader ważną, jeśli nawet nie decydującą rolę. Ostatnio napłynęły wiadomości o nowych długodystansowych hydroplanach typu "Colorado". Najlepszy nawet hydroplan jest jednak w wysokim stopniu podatny na ataki ze strony myśliwca. Lotniskowiec posiada tę wielką przewagę, że może działać w