



**★ BOMBAS
FUERA**
HISTORIA DE UN BOMBARDERO

Presentación de
James H. Meredith

JOHN STEINBECK

En el apogeo del esfuerzo bélico estadounidense, la aviación norteamericana encargó a John Steinbeck que escribiera *Bombs Away*, un informe esencial en tiempo de guerra y un relato verídico de sus experiencias con las tripulaciones de bombarderos durante la Segunda Guerra Mundial. Ahora, por primera vez desde su publicación inicial, presentamos esta edición exclusiva de la introducción a la entonces naciente aviación, el corazón del poder aéreo estadounidense, que Steinbeck describió como «el mejor equipo del mundo».

El relato comienza con una breve historia de las fuerzas aéreas, su programa de entrenamiento y su motivación contra la maquinaria bélica de Alemania, Italia y Japón. Al estar concebido como un libro de propaganda, describe las ideologías que nos llevaron a esa guerra, y el increíble patriotismo unificado combinado con el ardor y la devoción del ejército que crearon una nueva rama de lo militar y del tipo de guerra en menos de dos años. En sus descripciones de las tripulaciones de los bombarderos, el libro tampoco escatima elogios a los padres de los soldados más insignes de la nación.

Presentación

James H. Meredith

Ernest Hemingway dijo en una ocasión que antes se habría cortado tres dedos de su mano de lanzador que escribir un libro como *Bombas fuera*.^[1] Aparte de las evidentes cualidades propagandísticas del libro, es posible que lo que más le desagradara de *Bombas fuera* fuese el hecho de que antes que recalcar la emergencia de un individuo, como Hemingway hubiese hecho, Steinbeck, por el contrario, se hubiera centrado en el desarrollo de un equipo o grupo. Steinbeck, por entonces mucho más comprometido con la sociedad que Hemingway, hacía tiempo que a lo largo de su carrera venía recalcando la necesidad de que los norteamericanos aunasen esfuerzos para superar las tribulaciones económicas, a la par que sociales, de la Gran Depresión de los años treinta. Por aquella época Hemingway escribió y publicó *Tener y no tener* (1937), una novela sobre cómo un hombre intenta no solo superar el declive económico sino triunfar también sobre la burocracia del funcionariado del New Deal. En un momento en el que Estados Unidos se involucraba en otro problema social de proporciones masivas, a saber, el conflicto mundial contra el fascismo, Steinbeck quiso colaborar en el esfuerzo bélico escribiendo un libro sobre cómo la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos reclutaba y reunía a la tripulación de un bombardero, una historia aparentemente atractiva para su sensibilidad literaria. Para mediados de los años treinta, el fascismo y las dictaduras militares se habían hecho con el

control de los gobiernos de Italia, Japón, Alemania y España, y llegado el mes de septiembre de 1939 habían sumido al mundo entero en la guerra más destructiva de la historia. Norteamérica, cómo no, entraría en la refriega tras el ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941. Steinbeck empezó a escribir este libro en 1942.

En líneas generales, la guerra no era un terreno literario que Steinbeck cultivase en particular, mientras que en el caso de Hemingway sí lo era, y con creces. En todos sus escritos sobre la guerra, ya fuesen de ficción o no, Hemingway siempre enfatizaba el heroísmo individual y la alienación y desesperación personales ante la guerra moderna mecanizada y los nuevos instrumentos tecnológicos de terror. Lo que a él le movía era el modernismo. La sensibilidad literaria de Steinbeck en obras como *Cannery Row*, *Las uvas de la ira*, *De ratones y hombres* y *Al este del Edén* parecía decantarse, en cambio, por retratos de grupo o composiciones de diversos personajes, preferencia esta que aparentemente encajaba a la perfección con la estrategia de la Fuerza Aérea de reunir un grupo de hombres procedentes de un amplio espectro social de Estados Unidos, y adiestrarlos para que trabajasen juntos por una causa común en tanto tripulación de un bombardero.

John Steinbeck era complejo, como persona y como escritor. ¿Cómo si no reconciliar el hecho de que, en el ecuador de su carrera, escribiese lo que solo puede describirse como una obra de propaganda para el Gobierno de Estados Unidos? Calificarlo como propaganda, sin embargo, no debería en forma alguna restar valor a *Bombas fuera* ni sugerir que el libro no sea una obra importante; al contrario, lo es sin duda, sobre todo en tanto que artefacto significativo en un momento crucial de la historia de EE. UU. El libro puede considerarse un logro porque, en primer lugar, ya fueran muchos o pocos los norteamericanos que lo leyesen, alcanzó su objetivo, que no era otro que el que algunos norteamericanos se sintiesen seguros a la hora de enviar a

sus hijos a la guerra en una máquina voladora moderna; además, proporcionó una visión coherente de cómo el ejército de Estados Unidos se adiestraba para la guerra moderna; y puso un rostro indiscutiblemente norteamericano a la que resultaría ser una de las campañas estratégicas militares más destructivas de la historia.

Bombas fuera, que Steinbeck escribió intencionadamente en estilo vernáculo para llegar a las madres y padres de todo el país, retoma la tradición de Walt Whitman durante la guerra de secesión norteamericana y constituye toda una contribución a la literatura norteamericana, en tanto comporta de manera convincente, y con una simplicidad rayana en lo mitológico, la regeneración democrática vital que experimentó Estados Unidos al verse enfrentado a un peligro grave real. Steinbeck escribe: «Es la intención de este libro presentar en términos sencillos la naturaleza y misión de la tripulación de un bombardero y la especialización y adiestramiento de cada uno de sus miembros». Es en este punto donde Steinbeck verdaderamente raya en lo propagandístico: «Y es que la tripulación del bombardero está llamada a desempeñar un papel crucial en la defensa de este país y en atacar a sus enemigos. Es el equipo más formidable del mundo». El término «propaganda», tal y como lo define *The New Oxford American Dictionary*,^[2] es «información, de naturaleza tendenciosa o engañosa en particular, destinada a promover o publicitar una causa política o punto de vista determinados». Considerando esta definición en sentido estricto, se podría argumentar que lo que escribía Steinbeck no era propaganda, puesto que la información que él ofrece no es intencionadamente tendenciosa ni engañosa. Según *A Handbook to Literature*, «propaganda» es «material propagado con el fin de defender una postura política o ideológica [...]. En el pasado, en Europa, el término “propaganda” acarreaba consigo el significado positivo o neutral de “proporcionar información”; [...] Pero a partir de 1930, más o menos, sus connotaciones se han tornado más

y más negativas».^[3] Esta definición evidencia de manera más palpable la benignidad del propósito político que perseguía Steinbeck, a la vez que ilustra la complejidad del término en sí. El hecho de que recibiera el encargo de la Fuerza Aérea, cuyo propósito ideológico o burocrático es evidente, cataloga de forma casi automática a *Bombas fuera* como una obra de propaganda menor, y ello solamente en tanto herramienta de reclutamiento. No obstante, el propósito laudatorio del libro, que no es otro que el de animar a los norteamericanos a dar su aprobación a esta nueva máquina de guerra, el bombardero, hace que el esfuerzo sea positivo en última instancia. Norteamérica necesitaba el bombardero y necesitaba que un elevado número de sus ciudadanos luchara en él a fin de derrotar el espíritu maligno del fascismo. Incluso las democracias necesitan en ocasiones un empujoncito de sus gobiernos para hacer lo correcto. Por lo tanto ha de quedar claro que *Bombas fuera* no debe ser equiparada bajo ningún concepto a otras formas de propaganda de la época, como es el caso del documental *El triunfo de la voluntad* de Leni Riefenstahl. Este tipo de obras desarrolladas por los nazis es el que cargó de connotaciones negativas el término «propaganda» a partir de los años treinta.

A pesar de su sentido del deber y del patriotismo, y de su fe en el Gobierno norteamericano del momento, Steinbeck —tal y como su biógrafo Jackson Benson describe la situación— experimentaría aún ciertos sentimientos encontrados cuando aceptó el reto de escribir *Bombas fuera*. Como escribe Benson: «Por un lado sus instintos eran esencialmente pacifistas y contemplaba la guerra como algo fútil desde el punto de vista intelectual —un espasmo biológico racial generado por el subconsciente— [...]. Por otra parte, poseía un arraigado sentido del deber». Además, «quería saber lo que se sentía al volar en un bombardero».^[4] Poco después de conocer al presidente Roosevelt, el cual asegura Steinbeck fue quien le convenció de que escri-

biese el libro, y al general «Hap» Arnold en Washington DC, Steinbeck y el fotógrafo del proyecto, John Swope, iniciaron su arduo viaje. Este les llevaría de costa a costa a las bases y campos de aviación de la Fuerza Aérea y, por el camino, a destinos como Texas, Luisiana, California, Illinois y Florida, y finalmente de regreso a casa a Nueva York, donde Steinbeck convivía por entonces con Gwyn Conger, su segunda esposa. Como bien se puede imaginar, el viaje resultó tan agotador físicamente como tedioso desde el punto de vista mental. En otras palabras, fue como si, por un tiempo al menos, Steinbeck se hubiese alistado en el ejército. Su día a día consistía en levantarse a las cinco de la mañana para empezar con la rutina de adiestramiento de las tripulaciones de vuelo, que incluía volar en la cabina de mando con los pilotos, para luego pasar la noche bebiendo con la tripulación en las cantinas y bares de carretera locales.

Aunque el camino para escribir el libro fue complicado, riguroso y agotador, por no decir que en ocasiones intoxicante, el retrato que ofrece Steinbeck del adiestramiento de la tripulación de un bombardero B-17E es sencillo, directo y se podría decir que hasta de cierta elegancia clásica, en tanto que persigue un objetivo claro; es notablemente comedido en el uso de forma y lenguaje, y la estructura es proporcionada. Cada miembro de la tripulación del bombardero, por ejemplo, tiene dedicado un capítulo. Aparte del prólogo y la introducción, el libro cuenta con nueve capítulos: «El bombardero», «El oficial de bombardeo», «El artillero», «El navegante», «El piloto», «El ingeniero de vuelo/jefe de mecánicos», «El operador de radio», «La tripulación», y «Misiones». El capítulo dedicado a el bombardero describe las capacidades básicas del bombardero B-17E «Flying Fortress», y las diferencias entre dicho aeroplano y el otro bombardero de largo alcance que en esa época formaba parte del inventario de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos, a saber, el Consolidated B-24 «Li-

berator». Los siete capítulos siguientes describen las diferentes personalidades y diversos métodos de adiestramiento de cada miembro de la tripulación. Finalmente, el último capítulo especula sobre cómo habrá de actuar el equipo en las misiones futuras.

En tanto novelista con un conocimiento amplio y favorable del carácter de Estados Unidos, Steinbeck percibió la reticencia de Norteamérica a declarar la guerra, pero sabía también que, tras la provocación, su país se convertiría en un enemigo formidable. A pesar de toda esa palabrería sobre la capacidad moral de Norteamérica de librar una guerra justa, el lector puede identificar con facilidad también las tendencias pacifistas innatas de Steinbeck: «Es probable que a lo largo de la historia no haya habido otra nación que tratase de evitar con tanta vehemencia y consideración el conflicto como lo hizo Estados Unidos en sus intentos de evitar la actual guerra contra Japón y Alemania». Con todo, Steinbeck es perfectamente consciente de que al haber sido conducido a la guerra mediante la provocación, Estados Unidos estaba particularmente bien situado para ganar el conflicto: «De haber elegido nosotros la clase de guerra a lidiar, no podríamos haber dado con una más ajustada al genio nacional. Pues es esta una guerra de transporte, maquinaria, de producción en masa... campos todos en los que nuestra nación ha sido pionera, si no la inventora». «En definitiva, esta es la clase de guerra para la que los norteamericanos están probablemente más capacitados para luchar y luchar mejor que cualquier otra nación del mundo». Es evidente que lo que Steinbeck trata de hacer con estas observaciones es relacionar el libro con la obra que sobre Norteamérica lleva desarrollando en la década inmediatamente anterior, en libros como *Las uvas de la ira*, *De ratones y hombres* y *En lucha incierta*. En estas novelas, Steinbeck hace ver cómo un equipo funciona mejor a la hora de combatir las fuerzas que amenazan su supervivencia, en este caso la de un grupo de peones. Esto también es válido

para las naciones en general. Así pues, si bien el libro nunca podría erigirse como pieza clave en la carrera de un novelista, se podría afirmar con ciertas reservas que, en retrospectiva, *Bombas fuera* se sitúa en el núcleo moral de la contribución bélica más importante de Norteamérica y el asunto más controvertido de la guerra. *Bombas fuera* describe la forja de un equipo que pronto desarrollará las capacidades necesarias no solo para hacer volar el aeroplano, sino para eventualmente lanzar un cargamento explosivo nada desdeñable sobre su objetivo. Multiplíquese este equipo por miles y el cargamento de bombas por centenares de miles, y eventualmente por millones, y entonces podrá uno empezar a imaginar hasta qué punto el esfuerzo bélico norteamericano se convirtió no solo en un factor decisivo en dicho esfuerzo bélico, sino en la potencia militar más destructiva de la historia. Metafóricamente, todo empezó con un único equipo. Así es como una democracia tecnológica hace acopio del empaque moral necesario para despegarse de lo cotidiano y convertirse en un extraordinario arsenal de guerra con un poder de destrucción casi ilimitado en un espacio de tiempo relativamente corto.

Durante la guerra, Estados Unidos bombardeó estratégicamente los principales núcleos urbanos y ciudades más pobladas de Italia, Japón y Alemania, y el B-17 fue el arma de ataque más importante de la campaña. El bombardero de largo alcance y las campañas de bombardeos estratégicos durante la II Guerra Mundial resultaron ser operaciones extremadamente costosas en términos de vidas humanas y de recursos, es evidente, pero sobre todo, en términos de un capital moral perdurable. El B-17 «Flying Fortress» arrojó una ingente cantidad de bombas convencionales, principalmente sobre las infraestructuras manufactureras e industriales de los países del Eje, y sí, este bombardero de largo alcance también atacó directamente a la estructura básica de la civilización de estas naciones. Del mismo modo, el B-17 fue en buena parte responsable de sentar las bases del

trasfondo operativo y psicológico que conduciría eventualmente al lanzamiento de armas nucleares sobre Japón en 1945. De no haber sido así, una nación democrática y pacífica en la que las acciones del Gobierno han de justificarse ante el electorado, como es el caso de Estados Unidos, no se hubiera precipitado de ordinario a bombardear indiscriminadamente a la población civil sin justificación, precedentes y una base moral sobre la que apoyarse. En otras palabras, el proceso que desencadenó el eventual lanzamiento de la bomba atómica requirió una escalada paulatina en la acción bélica. El B-17 «Flying Fortress» contribuyó al establecimiento de la base tecnológica y moral que después justificaría la destrucción de Hiroshima y Nagasaki. Como consecuencia de aquella acción, Estados Unidos sigue siendo a día de hoy el único país que ha hecho explotar una bomba nuclear durante el desarrollo de un conflicto bélico. Al principio, los norteamericanos necesitaban tener la mente tranquila ante el hecho de enviar a sus hijos a luchar a bordo de un bombardero; luego, necesitaron tener la mente tranquila ante lo que hacían aquellos bombarderos. Así funciona la democracia en tiempos de guerra abierta. Si echamos la vista atrás, el curso de la historia parece inevitable, pero en realidad no lo es. Si el electorado estadounidense se siente incómodo ante la política bélica de su Gobierno, está en su mano propiciar un cambio radical. Es raro, pero ocurre. Así, por mucho que al principio Norteamérica se mostrase reticente a participar en la guerra, al final, Estados Unidos estaba más que deseoso de poner fin al conflicto a cualquier precio, y así lo hizo, demostrando principalmente que estaba dispuesto y era capaz de borrar de la faz de la tierra la nación del enemigo.

El 3 de noviembre de 1944, el secretario de guerra estadounidense creó una comisión a fin de empezar a recopilar extensos informes, que eventualmente tomarían cuerpo en un documento bajo el título *The U. S. Strategic Bombing Surveys*,^[5] sobre el alcance global de los daños y la efectivi-

dad de estas campañas de bombardeos durante la II Guerra Mundial. El informe relativo a la campaña europea desvela asombrosas estadísticas sobre las proporciones de la destrucción:

En los ataques aéreos aliados, se arrojaron casi 2 700 000 toneladas de bombas y se realizaron más de 1 440 000 campañas de bombardeos y más de 2 680 000 misiones de combate. El número de aviones en combate alcanzó un pico de 28 000 unidades y el número máximo de hombres en misiones de combate fue de 1 300 000. El número de hombres caídos en acciones de combate aéreo fue de 79 265 norteamericanos y 79 281 británicos [...]. Más de 18 000 aviones norteamericanos y de 22 000 aeroplanos británicos fueron destruidos o dañados de forma irreparable.^[6]

Como indican estos datos, el índice de bajas correspondiente a las misiones de bombardeos aéreos es extremadamente elevado. A decir verdad, el tripulante de un bombardero tenía más probabilidades de engrosar la lista de bajas en combate que un soldado de infantería en las trincheras o cualquier otro tipo de combatiente de la II Guerra Mundial. Por decirlo sencilla y llanamente: el servicio en un bombardero era muy peligroso, y muy destructivo:

En Alemania, 3 600 000 viviendas, aproximadamente el 20 % del total, fueron destruidas o gravemente dañadas. Según las estimaciones del informe, el número de muertos y heridos entre la población civil es de cerca de 300 000 y 780 000 respectivamente. El número de civiles que quedaron sin hogar asciende a 7 500 000. Las principales ciudades alemanas han quedado reducidas en su mayor parte a muros huecos y pilas de escombros. La industria alemana está mutilada y temporalmente pa-

realizada. Estas son las cicatrices que presenta el rostro del enemigo, preludio de la victoria subsiguiente.

Ante un número tan significativo de bajas civiles y tan enormes proporciones de destrucción, el informe destaca, como por otra parte era de suponer, que «la moral del pueblo alemán se deterioraba ante los ataques aéreos», sobre todo después de los bombardeos nocturnos. El informe constata a continuación que el pueblo alemán «dejó de creer en la victoria, en sus líderes y en las promesas y la propaganda con la que los arengaban. [...] De haber tenido la libertad de votar a favor de la conclusión de la guerra, lo habrían hecho mucho antes de la rendición final. [...] Por muy insatisfecho que estuviera con la guerra, el pueblo alemán carecía de la voluntad o los medios necesarios para transmitir dicha insatisfacción».

En este punto, el informe toca uno de los grandes dilemas morales de esta campaña de bombardeos estratégicos: el hecho de que los aliados atacaran a un gran número de civiles que poco o nada podían influir en el devenir de la guerra. Los aliados continuaron lanzando más y más bombas incendiarias sobre los ciudadanos de un Gobierno que ni siquiera parecía esforzarse por defenderlos contra los bombardeos. Al gobierno nazi alemán, un estado policial bien documentado, le preocupó siempre mucho más proteger los recursos militares estratégicos que a su propia ciudadanía. John Steinbeck, como es evidente, no tenía noticia de ninguno de estos datos cuando empezó a escribir *Bombas fuera*, allá por 1942. Y en ningún modo se pretende aquí culpar a Steinbeck por los bombardeos estratégicos y la subsiguiente destrucción, sino más bien demostrar que Steinbeck formó parte del *equipo* de bombarderos estratégicos. Empleó su inmenso talento para inducir a muchos otros norteamericanos a formar parte de ese equipo también, sin imaginar siquiera las consecuencias, que fue-

ron muchas, como bien se ha podido comprobar después. Joseph Heller, otro célebre escritor, si bien radicalmente distinto a Steinbeck, ridiculizaría más tarde en su obra *Trampa-22* (1961) las experiencias de volar en un bombardero de la Fuerza Aérea estadounidense, pero ello sería a *posteriori*, una vez finalizada la guerra y bajo un clima político radicalmente opuesto al que reinaba en 1942. En su época, Steinbeck no estaba solo, porque podría argüirse que el resto de Norteamérica no ha sido jamás plenamente consciente de la destrucción que esta nación ha sembrado sobre el resto del mundo durante el siglo XX y, reconozcámoslo, entrado el siglo XXI.

En defensa de Steinbeck hay que hacer notar que, a diferencia de muchos otros escritores de su época y posteriores, adoptó una firme postura en apoyo de la democracia norteamericana en tanto modelo a emular por el resto del mundo. Steinbeck fue ante todo un patriota incondicional. Y esta no sería la última vez que se le tachó de belicista: tiempo después Steinbeck recibió el apodo de «halcón» por apoyar la política fallida de Lyndon Johnson en la guerra de Vietnam, a finales de los sesenta.

Al contrario de lo que cabría esperar de un libro tildado de propagandista, la crítica académica referente a *Bombas fuera* no es ni mucho menos extensa: Warren French en *John Steinbeck* afirma que el libro «careció del éxito» de sus «novelas más recientes»,^[7] pero a continuación destaca que «adquirió un valor de 250 000 dólares para Hollywood y para la Air Force Aid Society, a la que Steinbeck cedió todos los derechos». Un puñado de estudiosos de relevancia ha escrito también sobre *Bombas fuera*: Roy S. Simmons en *John Steinbeck: The War Years, 1939-1945*; John Ditsky, en «*Steinbeck's Bombs Away: The Group Man in the Wild Blue Yonder*»; y Robert Morsberger, en «*Steinbeck's War*», son tres de los más destacados. Jay Parini, en *John Steinbeck: A Biography*, escribe: «*Bombas fuera: historia de un bom-*

bardero fue una sólida pieza de periodismo».^[8] En lugar de limitarse a despachar el libro como poco más que una obra de propaganda, Rodney Rice, en «*Group Man Goes to War: Elements of Propaganda in John Steinbeck's Bombs Away*», aclara de qué modo funciona la propaganda en el libro. Rice observa: «mediante la simplificación de personajes, el cuidadoso ordenamiento de la información y el empleo de fotografías, Steinbeck fue capaz de manipular formas y organizaciones para así bosquejar con claridad el foco retórico de su escenario de adiestramiento».^[9] Rice argumenta que Steinbeck emplea estas técnicas con el fin de atrapar o seducir al lector, para inducirle a ver lo que él quiere que vea. Rice comenta: «es evidente que el segundo capítulo está concebido para introducir el símbolo central, el bombardero, encarnación no solo del esfuerzo conjunto, sino también de toda una serie de otros valores democráticos entre los que se incluyen vitalidad, integridad, dedicación, fe y sentido práctico». Generalmente, los críticos han interpretado la propaganda de forma negativa, es muy posible que por buenas razones en algunos casos, no obstante estos «valores democráticos» resultan ser, paradójicamente, los mismos que los que Steinbeck imprime a *Las uvas de la ira*, obra que fue alabada unánimemente por su profunda humanidad. Dichos valores, que en última instancia vienen a fusionarse en torno a una sensación de comunidad, contribuyen a que los Joad y otros *okies* puedan al menos sobrevivir a los devastadores efectos de las tormentas de polvo y de la Gran Depresión y emigrar a California como equipo, a pesar de sus diferencias individuales. Steinbeck opinaba que la propaganda también puede ser positiva si la causa es buena —y él creía firmemente en que Norteamérica estaba en esta guerra por una buena causa—, pero también que debe ejercerse de la forma correcta. Steinbeck estaba convencido de que al escribir este libro cumplía con su deber para con la patria.

Resulta cuando menos interesante que la historia del Boeing B-17 «Flying Fortress» sea tan compleja como lo fue el proceso de escritura de *Bombas fuera*. Según la *Jane's Vintage Aircraft Recognition Guide*, el prototipo B-17 fue diseñado y desarrollado por Boeing Corporation a partir de las especificaciones desarrolladas en la década de 1930 por el Cuerpo del Aire del Ejército de Estados Unidos (1926), que más tarde se convertiría en la Fuerza Aérea del Ejército (1941). El primer prototipo de B-17 surcó el aire el 28 de julio de 1935. El B-17E, el modelo concreto que Steinbeck describe en *Bombas fuera*, fue el producto de una serie de operaciones previas desarrolladas en colaboración con la Royal Air Force británica y se convirtió en el primer modelo fabricado en masa para la USAAF.^[10] Comparado con otros modelos anteriores, el B-17E incluía mejoras como más armamento, más ametralladoras y tanques de combustible autosellantes. Pero la mejora más importante fue que se le dotó de motores radiales más potentes. Al final, Boeing fabricó 512 unidades de B-17E antes de mejorar el prototipo y sustituirlo sucesivamente por el B-17F y el modelo G, que fue el último de los B-17 en fabricarse.

El B-17 fue una formidable máquina de guerra para su época. Volaba a una velocidad máxima de 287 mph (460 km/h), impulsado por cuatro motores Wright Cyclone R-1820-97, que generaban una potencia total de 4800 hp (3850 kW). El avión tenía un alcance operativo de 2000 millas (3218 km), con una carga útil máxima de 12 800 lb (5800 kg). A modo de armas defensivas, el B-17 contaba con cuatro ametralladoras Browning calibre 50 de doble cañón (en torreta inferior de proa y en las torretas dorsal, ventral y de cola) y dos ametralladoras Browning calibre 50 de un solo cañón (en el compartimiento de radio del morro y en posición lateral). El primer prototipo E del B-17 realizó su primer vuelo el 5 de septiembre de 1941. El modelo E no fue solamente el primer B-17 en producirse en masa, fue también el primer bombardero de cualquier clase que se