



El banco de pruebas de Corea

(Los Transportes de Asalto)

En uno de los últimos números del pasado año de *Forces Aériennes Françaises* y bajo el mismo sugestivo título, que nos hemos apropiado, apareció un artículo firmado por Camille Rougeron, que por el interés de varios de los extremos en él tratados vamos a considerar, ya que, además, no coincidimos de un modo absoluto con ciertas consecuencias allí deducidas, ni mucho menos con el ángulo poco favorable bajo el cual se ha preferido mirar un asunto tan importante como aquél.

La Aviación Militar de Transporte, en sus escalones más próximos al frente de combate, constituye la osamenta del artículo; pero, en cambio, trata de presentarse como nervio de las consideraciones, la claudicación de la Aviación americana por unos supuestos errores ante las necesidades reales y urgentes del Ejército y la Marina, gracias a la ocasión que la guerra de Corea les ha brindado a estos últimos, para vencer no sabemos qué resistencias u obcecaciones de la Aviación a "no bajarse de su burro".

Esta manera de mirar la cuestión, este punto de partida y esta supuesta resistencia por parte de la Aviación, palpita, bulle y asoma continuamente a todo lo largo del artículo que nos proponemos comentar; y es lástima que tema de tal interés haya sido abordado en un estado de ánimo tan acerbamente crítico, y que no se cite un acierto de la Aviación como no sea para deducir o contraponerle en seguida un error (no siempre en verdadera relación con el acierto), y en otros lugares se presenta como una prueba en contra de las orientaciones o propósitos del Arma Aérea, extremos que estaban ya de muy largo aceptados, o que coinciden precisamente con el punto de vista aéreo más actual.

Inicia el artículo una alabanza al éxito que significó el "puente aéreo de Berlín". Como se trata de un triunfo tan innegable como brillante del Transporte y de la Logística aéreas, se utiliza únicamente para provocar un mayor efecto de contraste con respecto a los "transportes aéreos en Corea,

próximos al frente", y lograr así comparativamente un argumento defectivo, visto a continuación con cristal de aumento y silenciando, en cambio, los éxitos allí logrados en muchas ocasiones.

El puente aéreo de Berlín fué, es y será un ensayo en grande para probar, estudiar y perfeccionar el Transporte Aéreo en sus dos aspectos, comercial y logístico, en lo que se refiere a máximas cargas y máximos radios de acción, máximas velocidades, mínimos tiempos de vuelo entre alejadísimos puntos de salida y llegada, regulación y saturación de rutas o canales de vuelo, tanto de día como de noche y con todo tiempo meteorológico; consumos de combustibles, desgaste de material, cansancio del personal, revisiones, reparaciones, repuestos, talleres y parques, costes, márgenes y factores económicos, relaciones internacionales, etc., etc.

No sólo se estudió allí el transporte y control entre los aeródromos de América y Europa y entre los de salida para Berlín y llegada a esa capital, con sus regresos, sino todo cuanto se refería a la no interrupción del suministro intercontinental transatlántico. Y todo ello, como dice muy bien el autor de aquel artículo, constituyó un éxito rotundo del M. A. T. S. (Military Air Transport Service). No estamos ya tan conformes con el autor en cuanto a que este éxito fuera el principal causante del desplazamiento de la guerra fría a Corea, transformada en guerra cálida. Aquello del Lejano Oriente es asunto que de todos modos se hubiera provocado de por sí, con puente aéreo de Berlín y sin él, habiendo constituido éste un éxito tan rotundo, y aunque no lo hubiese sido tan completo.

Tampoco estamos conformes con relacionar este gran éxito con el hecho de que los transportes logísticos aéreos en Corea (inmediatos al frente) no hayan estado a la misma altura y no hayan podido siempre dar de sí todo lo que hubieran deseado los Mandos de Superficie en sus momentos difíciles, silenciando, en cambio, cuanto se les ha proporcionado por vía aérea y cuanto se ha logrado, para deducir así una especie de *consecuencia contrabando*, no sólo en contra de aquellos transportes inmediatos al frente (a los que denomina "transportes de asalto"), sino para, por banda, capi-

tidisminuir el mérito de lo logrado en el puente aéreo de Berlín, como si hubiera sido soñar con la luna y olvidarse de que estamos en la tierra. Algo así como si los grandes intereses de la Aviación fuesen la Luna y los de Superficie la Tierra, y todos los Mandos aéreos viviesen en nuestro satélite, fuera y lejos de nuestro planeta.

"Es evidente que una de las cosas más difíciles de lograr para el hombre en general es una perfecta objetividad. Esto es un hecho real y probablemente nunca dejará de serlo. Pero lo verdaderamente lamentable es comprobar cómo, por las más diversas razones, el hombre procede a desvirtuar la realidad de los hechos negándose a considerarlos en su justa medida. Así han podido leerse en la prensa de gran número de países manifestaciones y opiniones para todos los gustos acerca del "fracaso de la Aviación" y poco menos que elegías a la muerte del Arma Aérea. Y, sin embargo, nada más contrario a la verdad, como ha quedado demostrado en la guerra de Corea. Ha sido precisamente al cumplirse el medio año de lucha en aquella península cuando la categoría de los hechos ha sido tal que la opinión comienza ya a recoger velas, arrepentida de la vehemencia de los primeros días."

"Las divisiones nortecoreanas y chinas habían logrado alcanzar la costa oriental, al sur de Wonsan, dividiendo en dos el dispositivo aliado y aislando en la zona del embalse de Chongjin o Chosin a la primera División de Infantería de Marina estadounidense, junto con algunas unidades de la séptima División de Infantería; es decir, unos 20.000 hombres. Partiendo de Hagarú, al Sur del citado embalse, la columna empezó a batirse en retirada, tratando de alcanzar la costa por Humgham, en cuyo puerto había de reembarcar. Luchando con un enemigo enormemente superior en número, y en condiciones meteorológicas realmente penosas, las fuerzas cercadas recorrieron los 100 kilómetros que les separaba del puerto de Hamnhug, sufriendo más de un 30 por 100 de bajas, sin abandonar uno solo de sus heridos. ¿Cómo fué posible? Gracias a la Aviación, que se volcó en su ayuda con su C. C. C. o Mando de Transporte de Combate (Combat Cargo Command), abasteciéndoles constantemente de medicamentos, municiones y alimentos y evacuando gran parte de

heridos por vía aérea, mediante helicópteros de la Marina y aviones del C. C. C. Cerca de la ciudad de Koto, los comunistas habían volado el único puente que cruzaba un espacioso embalse. Los 20.000 hombres parecían no tener otra solución que, abandonando los vehículos, tratar de continuar la marcha a pie, dando un rodeo de 36 kilómetros a través de un territorio montañoso plagado de enemigos. Pero Tunner, Jefe del C. C. C., volvió a actuar, superándose. Ocho de sus C-119 lanzaron con paracaídas, sobre las fuerzas acosadas, los tramos de un puente metálico de 16 toneladas, que, una vez montado con toda rapidez, permitió a la columna continuar la marcha con todos sus vehículos e impedimenta. Días más tarde varios miles de heridos fueron también evacuados por vía aérea desde Hagarú. "Willie the Whip" ("Guillermo el Látigo", sobrenombre que ha recibido el General Tunner a causa de lo exigente que es con sus subordinados y consigo mismo), había logrado para la U. S. A. F. una victoria más. Baste decir que en los cuatro meses que tiene de existencia su C. C. C. ha transportado más de 100.000 pasajeros, evacuando a 52.500 bajas, y alcanzando en total la cifra de 90.000 toneladas de la más variada carga, desde bombas "Napalm" a enfermeras; desde cerveza a biblias para los soldados, y hasta los instrumentos de una banda militar completa que solicitó la primera División de Infantería de Marina para, con ellos, hacer su entrada triunfal en Seul en el pasado octubre. Y todo ello disponiendo exclusivamente de 5.200 hombres y 217 aviones (entre los primeros, es cierto, muchos de sus capacitados colaboradores en las operaciones del puente aéreo berlinés y del Himalaya (la operación "Hump").

¿Es esto un fracaso de la Aviación de Transporte en la proximidad del frente de batalla?

"Quedaba el liquidar la cabeza de playa de Hingham. Se logró con éxito pleno en once días. La fase más delicada fué el embarque de la tercera División, que había estado hasta el final protegiendo la cabeza de playa. Veinte barcos de guerra tendieron un verdadero telón de plomo y acero en torno a la reducida cabeza de playa, apoyados eficazmente por la Aviación. En once días cayeron sobre los comunistas 2.000 toneladas de proyectiles de todas clases, realizando la Aviación

más de 6.000 salidas. A las dos de la madrugada del día 24 de diciembre quedaban todavía en la cabeza de playa 9.000 hombres; a mediodía eran ya solamente 3.000, y 200 a las dos de la tarde. Uno a uno fueron quedando libres los muelles, que eran volados uno tras otro. Así fué posible el embarque de 150.000 soldados, 100.000 paisanos coreanos, 17.500 vehículos y 350.000 toneladas de material y equipo, gracias a la Marina y a la Aviación."

Los éxitos del M. T. S. A. en la gran experiencia de Berlín (que aunque cara y dura hay que agradecerse a la mala intención y la tozudez soviética) constituyeron la base y solución de los grandes Transportes Aéreos regulares y de emergencia para caso de guerra, en cuanto a vuelos directos sin escala trasatlánticos, o sobre continentes a grandes distancias, en grandes aviones rapidísimos en vuelo a altas cotas, con todo tiempo, incluso relacionados, si llegase el caso, con los métodos y sistemas de suministro de combustible en pleno vuelo; y no puede aplicárseles el mismo espíritu crítico que hace falta para mirar y ver claro, lo pequeño, sectorial e inmediato al frente. Esto no es estar el Mando Aéreo ausente de las reales necesidades de superficie, sino que, por el contrario, nos parece que esta vez el autor del artículo no ha empleado *las gafas bifocales* por no tenerlas a mano, y que ha mirado lo grande y lo pequeño con la misma lente, por lo cual algo aparece poco nítido y mal visto.

En el Pacífico, el Transporte Logístico a gran distancia ha encontrado todo resuelto precisamente por el ensayo anterior trasatlántico entre América y Europa para Berlín. En el Pacífico todo ha funcionado bien en cuanto al Transporte Aéreo desde Norteamérica a Japón y sus grandes bases aéreas.

En Inglaterra y en Europa, incluyendo Berlín, el problema de bases aéreas en condiciones para estos grandes aviones trasatlánticos o trascontinentales estaba resuelto; entre América y Japón, también. En lo que respecta a Corea, concretamente, quizá fuese el aeródromo de Seul el único con que hubiera sido necesario contar, por ser el único capacitado para la toma de tierra y despegue de grandes y rápidos aviones. Seul hubiera sido punto de llegada de lo intercontinental y de partida de los transportes locales para el frente de combate.

En Corea ha sido no solo la Aviación de Transporte la que no ha podido dar su rendimiento completo, sino que ningún tipo de Aviación lo ha conseguido tampoco, por aquel mismo motivo de falta de aeródromos en condiciones y, además, por falta de otros servicios en tierra de protección y ayuda al vuelo. Podemos decir, en relación directa con el Transporte, que no sólo no se podían hacer los transportes directos de América a Corea en grandes aviones, sino que los otros aviones menores y más apropiados que completaban el servicio entre Japón y Corea se tuvieron muchas veces que volver al Japón sin haber podido aterrizar en aeródromos coreanos, porque lo impedía, no el tipo del avión, ni el estado del suelo del aeródromo, sino unas pésimas condiciones meteorológicas y la ausencia de servicios radar para aterrizar sin visibilidad.

Esto no es pensar en los aviones transatlánticos y olvidarse de los de tipo más apropiado a una *logística del frente de combate*, sino que es la consecuencia natural del hecho de haber abandonado Corea (retirando Tropas y Aviación) y de volver a ocupar el país empleando un Arma nueva, como es la Aviación, que exige fundamentalmente la existencia de aeródromos en condiciones y ciertos servicios de enlace, conducción y protección del vuelo, que allí no había ni pudieron repentizarse.

Sin esa infraestructura aérea sólo hay dos posturas: no emplear la Aviación y hacer la guerra al estilo de las guerras de anteaer; o emplearla a sabiendas de que va a estar muy mediatizada en sus estilos y capacidades y utilizar lo que se pueda de sus posibilidades de ayer. Pero no debe aprovecharse esa situación defectiva, para hacerle la guerra a lo aeronáutico, sino comprender que, mediatizada, no puede dar todo su rendimiento máximo de hoy día por no poderse emplear en la forma debida.

El mismo autor hace en otro lugar un pagnérgico oportunista y comparativo del *jeep*, para dejar en evidencia al transporte por carretera en camiones, y a nuestro modesto juicio vuelve a no ver claro, pues vuelve a desenfocar lo observado. Lo cierto y lo justo es que el camión automóvil se ha hecho para ir por carreteras en buenas o medianas condiciones de conservación; por pésimos caminos, el camión automóvil empieza ya a no estar en su elemento, y nadie debe

extrañarse de su mediatización; mientras que el *jeep* es un coche pequeño de poca carga, con un motor muy potente y un juego de ruedas muy bien estudiado, para que resulte lo que en realidad es: *un vehículo rápido de campo a traviesa* (todo-terreno).

Donde hay buenas carreteras, el camión no tiene nada que envidiarle al *jeep*, a no ser su velocidad, superándolo en carga. Donde no hay carreteras, porque el *jeep* pueda ser utilizado con ventaja al jumento o al camello, no hay nada que decir contra el camión de ruedas, y habría que pensar en camiones *orugas*, que, por así decirlo, llevan bajo sus ruedas su propia carretera, con el natural detrimento de su velocidad. Se vale el autor del artículo de este ejemplo-ardid del *jeep*, para tratar de crear un espejismo de argumento contra la gran Aviación de Transporte, que, según él, se olvida de las posibilidades del helicóptero...

Contra la Aviación en general nada puede decirse, si no hay en absoluto aeródromos; hará lo que pueda desde bases lejanas, o desde portaviones, o desde bases costeras de hidros, que son los tres únicos recursos que le quedan a falta total de bases locales; y si la falta de bases no es total, pero son pequeñas, en malas condiciones y sin los servicios indispensables de ayuda al vuelo, debe comprenderse que existe un traslado en tiempo al año aeronáutico de 1918. Si la Aviación actual hace un poco más que la de entonces, hay que darle las gracias, y si hace menos (por inadaptación de un material muy futuro, caso de Corea), como no es cuestión de tener que *archivar* todos los tipos de aviones de todas las épocas para cada caso anecdótico de emergencia, se deben enfocar bien y con buena intención las *gafas de la crítica* y comprender que "cuando hay que hacer una guerra al estilo de las de ayer, con un material bien resuelto para la guerra de mañana", nadie debe extrañarse de que se produzcan deficiencias de ajuste y un engranaje algo imperfecto en la resolución y ejecución de ciertas misiones especiales.

Opinamos que la "observación y corrección" del tiro artillero por medio de Aviación (si no ha de ser sustituida por medios radar que la superen) debe ser hecha, como pretende el señor Rougeron, con máquinas aéreas apropiadas, que sustituirán a las antiguas *torres de observación* y a los *globos cautivos*, que estaban directamente afectos a

las Baterías. Y yendo desde un principio al fondo del asunto, lo que les resultaría más útil serían, efectivamente, *helicópteros* tripulados por sus propios oficiales, o por clases de la propia Batería, hechos *pilotos elementales*, para no ocupar en esa misión, tan poco aeronáutica, aparatos ni pilotos militares de guerra. La revisión y reparación de tales aviones podría y debería hacerse por Aviación. La adquisición de ellos y la elección de tipos, por los usuarios, con cargo a su presupuesto.

Los pilotos (personal artillero) podrían ser hechos por Aviación en sus Escuelas Elementales de Pilotos, en poco más o menos, dos meses de prácticas sencillas, e incluso en los Aero-Clubs, y más rápidamente en guerra.

Ni esto es nuevo ni lo puede haber enseñado la triste guerra de Corea. Como tampoco puede haber enseñado que, aparte del Gran Transporte Aéreo, trasatlántico o trascontinental, tiene que haber otros tipos de cargos que, aunque más lentos y de menor carga, con tren fijo, que resulta más liviano y más barato, permitan la toma de tierra y el despegue en pequeños y malos aeródromos, e incluso en pistas improvisadas de campaña, lo más próximas posibles a los frentes de combate, o lugares de entrega de lo transportado. Esto, de puro evidente, antes, ahora y siempre, se cae por su propio peso.

Nadie lo duda ni lo ha dudado nunca; tales aviones, de transporte medio, existieron antes que los rápidos aviones trasatlánticos actuales; se conservan por las aviaciones de todos los países, y continuamente se perfeccionan; con guerra de Corea y sin guerra de Corea, eso es elemental.

Pero no olvide nadie que, además de tales aviones, hace falta un campo de aterrizaje, aunque sea precario, y unos servicios radar auxiliares de ayuda al vuelo con todo tiempo, no tan precarios, sin los cuales, ni en buenas bases, ni en las pistas eventuales, es posible la toma de tierra y la llegada por vía aérea de personal ni material, si las condiciones atmosféricas son malas. Los aviadores que tripulan los aviones *ven con sus ojos*, durante el buen tiempo y de día; *ven con ojos prestados por el radar* de noche o con mal tiempo; pero si les faltan sus propios ojos por no haber visibilidad, y les faltan "los ojos prestados por los sistemas ra-

dar", son totalmente ciegos y no pueden hacer los milagros de Cristo.

No estamos conformes, pues, con el argumento de que en Corea haya resultado inútil la Gran Aviación Trascontinental de Transporte por falta de divisiones que transportar, puesto que esto habría sido cuestión de que el Gobierno americano hubiera decidido la existencia de tales Divisiones movilizadas; y, en cambio, esa Gran Aviación de Transporte ha llevado muy rápidamente y en gran cantidad cuantos elementos se ha decidido transportar a las bases apropiadas del Japón, término natural de este otro Puente Aéreo del Pacífico, que, según nuestras noticias, ha significado una superación y un perfeccionamiento de aquella otra experiencia anterior del Atlántico y Berlín; sólo que ya, por falta de novedad, no ha sido tan cacareada.

Desde Japón a Corea el fallo (si es que, en cierta parte, lo ha habido), a nuestro juicio, ya queda dicho a qué pudo ser debido. Si las bases peninsulares hubieran sido buenas, hubieran tomado tierra en Corea (en vez de en el Japón) los grandes aviones intercontinentales de transporte, ganándose con ello mucho tiempo.

Pero siempre hay que ver (con las gafas del buen sentido) que ni los aviones medios de "Transporte Logístico" podrían hacer la gran travesía intercontinental o trasatlántica, ni aquellos otros grandes y rapidísimos aviones podrán cubrir en la debida forma las últimas etapas del suministro logístico del frente de combate. Hacen falta y son igualmente indispensables ambos tipos de cargos aéreos.

Corea no podía enseñar a nadie lo ya sabido aunque ha puesto de relieve la enorme y definitiva importancia logística, táctica y estratégica que tiene *la infraestructura de las bases aéreas y de los servicios de ayuda al vuelo*; para que comprendan todos que sin bases y sin servicios de radar, por muchos y muy buenos aviones de todos los tipos que se posean, ni la Aviación Estratégica, ni la Aviación Táctica, ni la de Transportes Logísticos, darán todo su rendimiento, e incluso podrían no dar ninguno.

No es posible aceptar lo que dice Camille Rougeron, que la Aviación de Transporte haya quedado sentada como acusado sin defensa, en el banquillo, ante la Junta de Jefes de Estado Mayor en Norteamérica, como

consecuencia de no sabemos qué supuestos fracasos del Transporte Logístico local en la península coreana, en contraste con los éxitos del M. A. T. S. en el Puente de Berlín.

Es una *muy poco hábil habilidad* contraponer el Puente de Berlín (éxito del tipo de los grandes aviones y las buenas bases con todos los servicios) a un supuesto fracaso local en Corea, donde no había bases utilizables, ni los indispensables servicios, en los pocos aeródromos con que se contaba.

Siempre en el Transporte Militar Logístico habrá dos escalones: el de retaguardia, rapidísimo, con grandes aviones de enorme radio y carga, que sólo actuarán entre las bases de partida lejanas y las bases finales Centrales de suministro (aún separadas del Frente de Combate, pero ya en la Región o Nación de aquel frente); y el rosario o red de los Transportes Logísticos Aéreos del frente local de combate. Ni los tipos de aviones, ni las circunstancias, ni los medios y estilos podrán ser los mismos. Es un caso bastante parecido al del Gran Bombardeo Estratégico y el Bombardeo Medio Táctico, y al de la Caza Supersónica de Interceptación y la Caza de Combate y Defensa local, mientras tales diferencias, tipos y misiones subsistan.

En este otro terreno (aeronáutico táctico), y también para poder atacar al Gran Transporte, que por lo visto era *el caballo de batalla* en esta ocasión, no se tiene inconveniente en aquel artículo (para crear contraste y vestirse la piel del cordero) en hacer concesiones en favor de si deben o no existir tipos tácticos demasiado ligados a las necesidades de Tierra, aunque, como los "Stukas" de la Luftwaffe, serían las primeras víctimas que no podrían sobrevivir en vuelo bajo, ante los ataques de la Aviación rápida de reacción y de la Artillería antiaérea.

Sin que clara y francamente se falle tampoco en este extremo en favor del punto de vista de la Aviación ("en el momento actual la condición primera para todo tipo de avión es sobrevivir en el aire; lo segundo es ser lo más apropiado posible al cumplimiento de la misión"), se dice, al menos por el autor del artículo, que "continúan las controversias", para en seguida presentar a la Aviación como claudicante y apabullada bajo el peso de los razonamientos tan convincentes del Ejército y la Marina, comprobados por unos supuestos resultados defini-

tivos de la guerra de Corea, en cuanto a los Transportes y en cuanto al empleo de "helicópteros" propios de las Unidades de superficie, tierra y mar.

No existen tales resultados definitivos, sino muy circunstanciales. Sabemos que se vienen haciendo experiencias con helicópteros por la Marina hace mucho tiempo, lo cual nos parece muy natural y lógico, siendo como son los portaviones unos aeródromos confinados y esclavizados por la falta de espacio; y no digamos nada en cuanto a los otros "navíos", cuya única solución para llevar algunos aviones venía siendo la "catapulta" para el despegue y la "pluma" para recuperar su avión, que tenía, por tanto, que ser hidro (un hidro pequeño con flotadores) con todo lo que esto significa para un "amaraje" con mar fuerte o mala visibilidad, que en muchos casos imposibilitaba su empleo o exigía su seguro sacrificio.

El éxito innegable de la Aviación Embarcada en Corea, tiene los mismos orígenes y las mismas causas que ya hemos dejado expuestas al hablar de la crisis relativa de los Transportes Aéreos. Cuando hay escasez o carencia de bases y no hay Poder Aéreo enemigo, qué duda cabe que se provoca una revalorización del "portaviones", y de los tipos de su Aviación Embarcada, cualquiera que sean estos tipos, si en determinados momentos son los únicos a que se puede acudir; como asimismo por poderse acercar sus *bases flotantes y móviles* más que las lejanas de tierra firme, resultando así sus aviones con mayor permanencia sobre el objetivo, con más oportunidad de aparición, e incluso más apropiados a las misiones tácticas, por ser más manejables con sacrificio de su velocidad.

Un espíritu simplista nos argumentará: "Pues ya está usted viendo que eso es lo que hace falta y no aviones rapidísimos desde bases lejanas".

Nosotros le contestaremos: En primer lugar, somos los primeros en sentar *la necesidad de bases próximas al frente y de aviones de gran margen de velocidades y poco consumo, para la Aviación Táctica*. En Corea no se contaba con tales bases, y huelga toda crítica, pues su existencia no dependía del Mando Aéreo americano, después del abandono de Corea un año antes del conflicto. En cuanto a disponer de aviones que no fuesen demasiado rápidos para misiones

láticas, pronto los "Mustang" (de la última guerra y que estaban bien conservados en *alcanfor*) sustituyeron con ventaja a los reactores "Shooting Star" que desde el Japón acudieron en los primeros momentos; "Shooting Stars" que estaban y siguen en los aeródromos nipones para un objeto y misión estratégica muy diferente, en los cuales son insustituibles por otros tipos más lentos. En segundo lugar, la Marina trata de dolar a sus portaviones de tipos "reactores" que alcancen la máxima velocidad posible, pues todo aviador (naval o terrestre) está convencido de que *lo primero es sobrevivir en vuelo*, y que sólo se sobrevive por la velocidad bajo el ataque de los "reactores". Si todos los portaviones no llevan todavía aparatos rápidos de reacción y muchos conservan tipos de hélice, es por dificultades para resolver los problemas de despegue y aterrizaje de reactores en cubiertas pequeñas. De ahí el gran interés de la Marina americana por hacer el carísimo y dudósimo experimento del portaviones de 65.000 toneladas, con enorme cubierta de vuelos y métodos especiales de despegue y aterrizaje. No debe extrañar, pues, que un "aeródromo portátil" y unos modelos de aviones antiguos y lentos resultasen más útiles que los "reactores" que operaban desde bases del Japón.

Pero a nuestra vez podemos preguntar: ¿Qué hubiera ocurrido si en la guerra de Corea hubiese habido una potente Aviación contraria con aviones torpederos, gran bombardeo y una caza rapidísima de reacción? Pues, entonces, ni los portaviones hubieran podido acercarse tanto y tan impunemente, ni sus tipos de aviones lentos con hélice hubieran sobrevivido en vuelo. No hubiera podido enfrentarse otra Aviación que la de los "reactores" rapidísimos, actuando, precisamente, desde bases lejanas del Japón, y el Bombardeo Estratégico atacando las bases de partida de la Aviación enemiga.

Queda, no obstante, una experiencia por hacer, pero aún no ha podido lograrse, aunque está próxima su consecución en forma efectiva; nos referimos a la *hélice sónica*, en la cual están interesados tanto las marinas como los ejércitos americanos e ingleses, porque ven en ella la verdadera solución para la Aviación Táctica y la Embarcada.

Se acusa a veces a los Mandos del Aire de permanecer de espaldas (o de medio lado) respecto al gran interés que para la Superficie es la Aviación Táctica. No existe tal desinterés por parte del Aire, sino que es un caso de fuerza mayor el que obliga a esperar la verdadera solución, y mientras tanto a suplir como se pueda.

He aquí el caso, desnudo de todo artificio, en el momento actual:

Como hemos dicho, *lo primero es sobrevivir en vuelo*. Bajo el ataque de los "reactores" sólo el "reactor" sobrevive. Pero el "reactor" no da muy buen resultado en empleo táctico por su gran consumo y su excesiva velocidad; es poco apropiado a "misiones tácticas" a baja cota de vuelo, se diga lo que se diga por sus defensores, al menos por ahora. Se presenta, pues, sin verdadera solución el problema de la Aviación Táctica, por el momento; y hay que considerar dos casos al pensar en una solución transitoria:

- a) Si no hay Aviación enemiga, o no la hay por lo menos con aviones rápidos de reacción, no cabe duda que estamos en el caso de aquellos tiempos en que no había Aviación o en los anteriores a la aparición del "reactor". En ambos casos la solución es emplear para "misiones tácticas" los tipos de aviones antiguos más apropiados a cada modalidad, provistos de hélice, aunque no sean muy rápidos.
- b) Si existe Aviación contraria de reacción, sólo los reactores pueden sobrevivir en vuelo, y habría que emplearlos exclusivamente, a pesar de todos los inconvenientes que tengan, para "misiones tácticas", y seguir tratando de perfeccionarlos.

El primer caso (a) es prácticamente el de Corea. Las consecuencias deben ser sacadas desde este punto de vista y bajo este ángulo de observación. Pero librense muy bien de sacar consecuencias generales y definitivas que de ningún modo serían aplicables al caso (b); y éste será el de una guerra futura, en que ni los tipos anticuados de hélice, poco rápidos, ni los Portaviones podrán operar como en Corea. No miremos las cosas con un solo ojo, según por el lado que con visión amañada queramos tratar de verlas; empleemos los dos

ojos, y sólo así podremos lograr la objetividad y el relieve que la visión biocular puede proporcionarnos.

¿Solución definitiva para la Aviación Táctica?, ya lo hemos dicho: *la hélice sónica* que está a punto de lograrse.

Los motores nuevos llamados "turbinas de gas" (o sea motores de acción continua equipados con turbina), para la misma potencia pesan mucho menos que los análogos de pistón, y su consumo es muy poco superior.

Existen dos tipos de estas "turbinas de gas": con hélice (turbohélices), y sin hélice (turborreactores). Las ventajas de la hélice en los despegues y en las *repris* están ya tan discutidas y aceptadas como el grave inconveniente del "reactor" en esos mismos casos. Pero, en cambio, se viene tropezando con el grave inconveniente de que, en los "turbohélices", sólo podía emplearse la máxima potencia del motor en la posición de encabritado, ganando altura, pero no en el vuelo horizontal, ni menos en picado, pues la velocidad que alcanzaban los extremos de la hélice llegaba a ser *sónica*; se provocaba en la hélice el llamado fenómeno de compresibilidad del aire ("onda de choque" o "barrera sónica"), y las palas se rompían. Se han aplicado a las palas de las hélices toda la experiencia adquirida para las alas de los aviones sónicos, y otros artificios especiales (reducción de diámetros y multiplicación de palas) y se está a punto de lograr *la hélice sónica*, que, aplicada a las turbinas de gas, permitirá reducir el consumo todo lo que se desee para velocidades no superiores a 400 kilómetros por hora en vuelos a baja cota y lograr gran permanencia en vuelo; mientras que a pleno régimen del motor se lograrán velocidades subsónicas de 1.100 kilómetros por hora, que, aunque con gran consumo, proporcionarán oportunidad de aparición y posibilidad de escapar al ataque de los rápidos reactores, cuyas velocidades prácticas apenas son algo mayores.

Esta será, pues, con su enorme gama de velocidades entre 400 y 1.100 kilómetros por hora y su consumo regulable de combustibles, según las circunstancias, la verdadera solución para la Aviación Táctica y la Embarcada.

Los Mandos Aeronáuticos no están, pues, como se deduce de esto, tan ajenos ni tan

vueltos de espalda a las necesidades de Superficie; sino que se trata de un problema mecánico aún no resuelto, lo que les obliga a suplir con una solución de circunstancia o de emergencia en lo que se refiere a la Aviación Táctica.

Mientras la Aviación Embarcada lleva adelante con el máximo interés el asunto de la *hélice sónica*, no puede hacerse sino esperar y suplir como se pueda.

El Ejército de Tierra tampoco puede hacer sino esperar y comprender que nos hallamos en un momento de tránsito, en el que los tipos de aviones clásicos no pueden supervivir en vuelo si aparecen los "reactores", y el *turbohélice sónico* (avión táctico por excelencia) no está aún logrado.

Esta misma "hélice sónica" será de gran empleo en el Bombardeo y en los Transportes, y permitirá completar la solución de muchos problemas tácticos y logísticos creados, precisamente, por la aparición del motor de reacción pura; que en cambio tiene grandes posibilidades estratégicas. Ha solucionado problemas estratégicos con los cuales no hubiera podido ni siquiera soñarse, pero ha creado nuevos problemas tácticos y de logística inmediata al frente, que sólo la *hélice sónica* y una completa red de aeródromos eventuales de campaña, dotados de todos los sistemas radar de ayuda al vuelo, podrán solucionar totalmente.

En cuanto a aquello que dice el autor del artículo que comentamos, de que ha sido necesario que los "marines" que desembarcaron en la Corea norte-oriental se hiciesen acompañar por sus "helicópteros", y que éstos fuesen empleados para recuperar a varios pilotos caídos en terreno enemigo, para que por la Aviación se aceptase que el "helicóptero" podía ser empleado para otra cosa que para transporte y evacuación de heridos, tampoco podemos mostrarnos conformes.

En realidad, el punto de vista aeronáutico respecto al "helicóptero" ha sido siempre que tiene un amplio porvenir, seguramente en nuevos y varios empleos; pero que hasta ahora su verdadero campo era para pequeños transportes, en especial evacuaciones de heridos y enfermos, salvamento en lugares confinados y enlace entre puntos en que no haya aeródromos.

Todo esto permanece y nada hay que va-

riar con motivo de la guerra de Corea. Si los "marines" tienen "helicópteros" nos parece lo más natural, lógico y útil del mundo para ellos, pues son los únicos vehículos aéreos utilizables, no sólo en sus avances por donde no haya campos de aviación, sino para enlace entre tierra y sus navíos (no portaviones) y para enlazarse esos navíos entre sí.

Si han evacuado con ellos sus heridos (y no había otro medio), ello remacha nuestro punto de vista aéreo con respecto al empleo del *helicóptero* para ese objeto. Lo hemos dicho en un artículo reciente al hablar de sus posibilidades de empleo para golpes de mano a retaguardia enemiga, y para la evacuación o recuperación de las últimas tropas que defiendan una cabeza de "desembarco aéreo" en el caso de un reembarque tam-

bién por vía aérea, por haberse terminado o haber fallado la operación, sin llegarse a la conjunción con fuerzas propias.

Y en cuanto al salvamento de pilotos, es precisamente el caso de "salvamento" en que siempre, y en sus diversas facetas, hemos visto el campo del "helicóptero" por excelencia.

Súmensele el transporte de pequeños elementos a donde no haya campos, ni pueda o no merezca la pena de improvisarlos; considerémoslos bajo su posibilidad de empleo para "corrección del tiro artillero", y no tendremos nada que decir en contra. Si, además, esos encargos de series de "helicópteros" para constituir "unidades al servicio directo de Tierra ó Mar" se los van a costear ellos mismos, con cargo a su propio presupuesto, y volaran con pilotos elementales de los respectivos ejércitos, *miel sobre hojuelas*. Y como esos pilotos es natural que

cobren "gratificación de vuelo", habrá quizá desaparecido otro de los lamentables motivos de fricción y de falta de comprensión para lo aeronáutico..., a no ser que se verifique aquello de que "no hay peor cuña que la de la misma madera...".

Lo que no era posible exigir de los Mandos Aéreos de ningún país, es que fuesen a ocuparse con primordial interés y urgencia de los "helicópteros" de corrección de tiro artillero, o de los "helicópteros" de las unidades terrestres para enlace, o para que puedan dar en "jeeps volantes" aquellos 200 últimos metros del asalto de que habla C. Rougeron, cuando esos problemas de un modo u otro vienen resueltos de toda la vida en forma menos ilusa, aunque admitan mejora; mientras existen tantos problemas aéreos, vitales para

Aire y Superficie, sin resolver o resueltos sólo precariamente, en vísperas de una guerra probable y amenazadora de características predominantemente aéreas; problemas que ciegamente Tierra se obceca en ignorar o menospreciar.

En el resto de aquel artículo nada se nos ocurre comentar, por tratarse de visiones demasiado futuristas, que en su tiempo y momento tendrán ocasión más propicia y oportuna para ser consideradas con mayor objetividad; o porque estemos en otros extremos completamente de acuerdo con los puntos de vista que presenta C. Rougeron, cuyo artículo todo entero nos ha resultado muy interesante, y creemos que debe ser leído por cuantos se interesen por los temas aeronáuticos.

Y que "*honnei soit qui mal y pense*".

A. R. U.

