



El helicóptero en las operaciones de reembarque

Por ANTONIO RUEDA URETA
Coronel de Aviación.

Generalidades.

Se ha escrito bastante sobre la manera de iniciar y llevar adelante una operación de paracaidismo y un desembarco aéreo; o como se les suele venir llamando con bastante propiedad, un "envolvimiento vertical", puesto que en el fondo es la maniobra clásica hecha por un nuevo camino.

Pero en cambio, se ha escrito muy poco sobre la forma de terminar la operación y el modo de llegar a efectuar *la recuperación* de las Tropas aerodesembarcadas.

Una de las esclavitudes, el factor quizá más interesante de estas operaciones, es la evacuación de bajas.

La dificultad que estas cuestiones implicaban, dados los medios aéreos con que al principio de su empleo se contaba, hizo que fuesen en muchos casos de imposible realización en la pasada segunda guerra mundial, lo cual motivó que a veces se la denominase "operación sin retorno".

Esto obligaba a limitar en muchos casos su utilización, o a decidirla, ya de antemano, con ese espíritu de tropas posiblemente sacrificadas hasta el final de la guerra.

De ahí también el no convenir lanzarlas más allá de donde probablemente pudieran

llegar las tropas de tierra en sus avances previstos, dentro del tiempo de máxima resistencia que, bajo el apoyo aéreo y los suministros por esta misma vía, se les calculase a las Tropas Aerodesembarcadas.

Caso diferente era siempre aquel de pequeñas partidas lanzadas con paracaídas, con fines de espionaje o sabotaje, de las cuales ya de antemano se prescindía, o si era a muy corta distancia del frente, quedaba a su propia astucia y suerte el volver a terreno propio, una vez lograda o fracasada su misión.

De aquí la condición de contar de antemano con franca "supremacía aérea", aunque sólo fuese *local* y por el *tiempo previsto* para poder apoyarlas, avituallarlas y terminar la operación de desembarco.

Pero quedaba siempre flotando el interrogante de cómo se efectuaba la terminación o desenlace final, es decir la recuperación de aquellas fuerzas paracaidistas y no paracaidistas.

En una primera consideración del caso, se puede plantear el problema a base de dos situaciones completamente distintas:

a) Que se llegue a la conjunción con las tropas propias de tierra, a través del frente de combate.

b) Que no se llegue a tal conjunción, y por tanto se presente el caso de volver a evacuar o reembarcar:

I. *Si se llega a la conjunción a través del frente de combate:*

Consideremos dos casos diferentes:

1.º Que las Tropas Aerodesembarcadas (paracaidistas con un concepto de *raid* de Caballería, o bien paracaidistas y tropas de Infantería con un concepto más amplio de "maniobra envolvente vertical"), lo hayan sido en combinación y como vanguardias de un avance por tierra, que efectivamente tiene lugar con éxito, y se llega al contacto con las Tropas Aerodesembarcadas.

Tiene que efectuarse su inmediata sustitución por ser tropas muy escogidas y especializadas que no deben permanecer sufriendo bajas y desgastándose inútilmente.

El resto de las tropas de Infantería aerodesembarcadas corre a cargo del Mando terrestre de aquel frente, el efectuar su retirada del frente en cuanto se pueda, ya que aunque no sean especialistas propiamente dichos, todas o parte de ellas serán probablemente *fuerzas aerotransportables* con equipos y armamentos especializados, como asimismo con instrucción diferente para poder tomar parte con mayor aptitud y eficacia en estas operaciones de desembarco aéreo.

2.º Que no se haya efectuado el desembarco aéreo, en combinaciones con avances terrestres, o que tal avance por tierra no llegue a ser posible hasta su conjunción con las fuerzas aerodesembarcadas por cualquier causa; pero que se estime como posible el que las propias fuerzas aerodesembarcadas, por su número y capacidad de maniobra, y apoyadas por las fuerzas hermanas del frente y la Aviación puedan intentar perforar las líneas enemigas y llegar a la conjunción en terreno propio.

Es operación durísima, salvo circunstancias especiales de sorpresa para el enemigo, ya que cuando no pudo lograrse el avance de las tropas propias por tierra, tiene que existir enorme resistencia en el enemigo.

Sólo se intentará esto cuando no sean posibles otras formas de evacuación, y, sobre todo, cuando la distancia a la línea de contacto es pequeña y la topografía del terreno no lo haga prohibitivo.

De todos modos la operación exige una decisión y espíritu combativo a ultranza en las tropas, un enlace perfecto (que tendrá que ser por radio) para combinar al máximo los tiempos y distancias con la acción de apoyo por fuego de Artillería y armas automáticas, del frente propio, y con la acción aérea intensa de ataque al suelo que tendrá que preparar tal intento, y que tendrá que defender con fuegos de barrera por vanguardia, flancos y retaguardia los movimientos de estas tropas hacia terreno propio.

Un enlace perfecto por radio, un jalonnement por paineles, si es de día, y por bengalas si es de noche; un empleo de fuegos de barrera, tanto de Artillería como de las Fuerzas Aéreas tácticas de apoyo (caso clásico de empleo de nuestra "cadena") y cortinas de humos hechas por las propias Fuerzas aerodesembarcadas, por la Artillería y por la Aviación constituirían la táctica de emergencia, que es siempre, en el fondo, una operación a la desesperada. Si tiene éxito se ha llegado a la conjunción y a la recuperación de aquellas tropas a costa de las bajas y sacrificios que hubiera costado.

II. *Si no se puede llegar a la conjunción a través del frente.*

Consideraremos, a su vez, aquí tres casos:

1.º Que haya fracasado el intento de romper y perforar las líneas enemigas, que es el caso que acabamos de considerar, cuando no tuvo éxito.

2.º Que exista próximo al lugar del desembarco aéreo una playa, ría o desembocadura de río que aconseje el empleo de una evacuación por mar, bien por considerar inicialmente que es el modo más fácil y conveniente de efectuar la operación, bien porque aunque habiéndosela considerado difícil, haya que acudir a ella por haber fracasado otro cualquier medio de evacuación, o porque las circunstancias o carencia de enlaces, o de material apropiado, los hagan imposibles, o más difíciles todavía que tal evacuación por mar.

3.º Que haya fracasado o no pueda intentarse la perforación del frente enemigo y que no pueda tampoco intentarse la evacuación por mar, o haya fracasado, a su vez, tal intento. Entonces no queda más medio de evacuación que la vía aérea.

Hemos considerado este caso en último lugar, porque el no haberse empleado nunca en la pasada guerra, salvo el caso esporádico del salvamento de Mussolini de su prisión, hace que se carezca de experiencia en combate real y que sus métodos y táctica tengan forzosamente que tener un carácter de novedad y de ensayos, hasta lograrse una táctica eficiente y bien probada.

Dejamos al buen juicio de nuestros lectores el considerar que el Mando escogerá en cada caso la forma de evacuación (tierra, mar o aire) que más posible se presente y menos sacrificios exija, en virtud de la geografía y topografía del lugar y sus alrededores, situación militar del frente, tanto propia como enemiga, y elementos con que se cuente para efectuarla, sin olvidar, muy especialmente, los medios de enlace radio de que se disponga y el estado meteorológico del tiempo, extremos ambos que hoy día, por sí solos, pueden cambiar o aconsejar la forma más posible y conveniente de cualquier operación.

Evacuación por vía aérea.

Dos facetas vamos a considerar en las evacuaciones por vía aérea:

a) Evacuación de heridos, prisioneros o elementos que estorben la capacidad de maniobra y combatividad de las fuerzas aerotransportadas.

b) Evacuación y recuperación del total o parte de las Fuerzas aerodesembarcadas, una vez terminada o fracasada la operación.

La evacuación de heridos tiene enorme importancia, porque rara vez podrá irse efectuando esta evacuación por mar y nunca por tierra hasta haberse efectuado la conjunción con las tropas propias, significando un problema delicadísimo de orden moral y material la permanencia de heridos y su asistencia en el propio lugar o recinto del desembarco aéreo, pues se trata, en general, de espacios no muy grandes, en los cuales

no puede considerarse la existencia de una retaguardia, salvo casos especiales, en la cual los puestos de socorro de la Sanidad y unos hospitales improvisados se encuentren fuera del alcance posible de los fuegos o del ataque del enemigo.

Sabido es lo que influye en la moral de las tropas en general, y de las tropas de choque en particular, el saber y contar con la seguridad de que, caso de resultar herido, será rápida y seguramente atendido en una cura de urgencia, e inmediatamente evacuado a un hospital de la retaguardia.

Estas dos facetas de la evacuación de heridos (para no quitar facilidad de maniobra y capacidad combativa a las tropas, y para mantener elevada su moral) demuestran la necesidad e importancia de tener resuelto siempre tal problema por vía aérea.

Dos casos se pueden señalar en cuanto a esta *evacuación por vía aérea de los heridos*; que durante el desembarco hayan llegado a tomar tierra aviones de transporte, en cuyo caso éstos, en sus viajes de regreso, evacuarían los heridos, y el problema estaría resuelto; o que por las características del terreno, o por ser una operación de relativamente poca envergadura, sólo se haya llevado a efecto el desembarco aéreo con paracaidistas, que llegaron al suelo gracias a sus paracaídas individuales, o con paracaidistas y planeadores remolcados, sin que los aviones propiamente dichos llegasen a aterrizar ni puedan hacerlo para evacuar heridos. En este caso, y durante la pasada guerra, con los elementos con que se contaba, la evacuación por vía aérea se vino considerando imposible.

Pero con el tiempo los elementos disponibles y medios cambian y se perfeccionan, y ya hoy día se está empleando en maniobras militares y experimentaciones, un nuevo elemento que a todas luces parece que será un auxiliar poderosísimo en los desembarcos aéreos, con ventajas sobre el avión, e incluso sobre el planeador, y que será, para la evacuación de heridos y el reembarque de tropas aerodesembarcadas, en ciertos casos y en ciertas fases, no sólo el único medio, sino un sistema que llenaría perfectamente la solución del problema. Nos referimos al helicóptero.

Pero antes de entrar en la consideración

de este punto concreto deseamos y creemos conveniente tocar, aunque sólo sea de paso, ciertas definiciones, no siempre bien empleadas, a nuestro juicio, y plantear, aunque sólo sea de un modo esquemático, la estructura genérica de las fases y circunstancias de un desembarco aéreo, para luego, sobre esta base y este escenario, volver sobre el punto concreto de la evacuación de heridos y de Fuerzas Aerodesembarcadas por medio de helicópteros.

Creemos que serán en el futuro muy empleadas estas nuevas naves aéreas, incluso en las primeras fases del desembarco, con grandes ventajas; pero nos vamos hoy a referir a ellas únicamente bajo el aspecto de su empleo para evacuación, que es, a su vez, una modalidad de su genérico empleo para salvamento, tanto en el mar como en lugares inaccesibles o confinados de tierra.

Denominaciones.

Hemos visto emplear, y no siempre con absoluta propiedad, las siguientes denominaciones: *Fuerzas aerotransportables*, *Fuerzas aerotransportadas*, *Fuerzas de desembarco aéreo*, *Fuerzas Paracaidistas*.

Creemos que cada una de estas denominaciones significan realmente cosas distintas, pero que bien como denominaciones genéricas, bien como de acomodación, aptitud o posibilidad de empleo, o como especialización muy marcada, son denominaciones que hacen falta, y que empleadas con acierto y propiedad pueden y tienen que servirnos para expresar las nuevas ideas y los diferentes conceptos creados por la aparición en el combate de estas Fuerzas, que emplean los caminos del Aire para llegar a su lugar de acción, y que operan con una táctica apropiada a sus naturales circunstancias.

Esta nueva modalidad de asalto, que es el *envolvimiento vertical*, puede comprender desde un simple "desembarco de paracaidistas" exclusivamente, en número más o menos reducido para una operación muy concreta y limitada, hasta la operación completa del Desembarco Aéreo de fuerzas tan numerosas y bien pertrechadas que constituyan, por sí mismas, un Cuerpo de Ejército a paz de operar, mientras no le falte el apoyo táctico de la Aviación y los suministros y evacuaciones de cuanto pueda nece-



sitar estorbarle y crearle un lastre que le reste libertad de maniobra, base de la capacidad combativa.

Entre ambos casos extremos se encontrarán grados intermedios, como serían el desembarco de paracaidistas en mayor escala, Cabeza de Puente Aéreo (comprendidos tanto cazadores paracaidistas como tropas de choque y paracaidistas Ingenieros de Aviación, con palas y picos, cuya misión genuina no es combatir, sino desbrozar el terreno de piedras y malezas para que puedan llegar los planeadores remolcados, cuando tal necesidad se presente por la naturaleza del terreno); o desembarco en planeadores remolcados (a la vez o inmediatamente detrás de los paracaidistas) cuando el terreno, algo más despejado, lo permite. También en los planeadores irán nuevas "tropas de choque", cazadores paracaidistas, para reforzar la acción de la Cabeza de Puente Aéreo y ampliar el espacio de desembarco, y más Ingenieros de Aviación, pero éstos ya con maquinaria desmontable, para arreglo de campos o construcción de pistas de aterrizaje para aviones de transporte.

Esta diversidad de modalidades en las tropas, en sus misiones y en su especialización, o en su táctica combativa, hace necesarias todas aquellas denominaciones que

dejamos señaladas; pero hay que emplearlas con propiedad.

Fuerzas Aerotransportadas son todas las que, tomando parte en un desembarco aéreo, llegan al lugar del combate por los caminos del Aire, bien lleguen en avión o en planeador, y tomen contacto con tierra mediante el paracaídas, por aterrizaje de sus planeadores o por el de los aviones de transporte en que hayan sido trasladados, y pertenezcan a aquellas tropas al Ejército del Aire, al de Tierra o a la Marina.

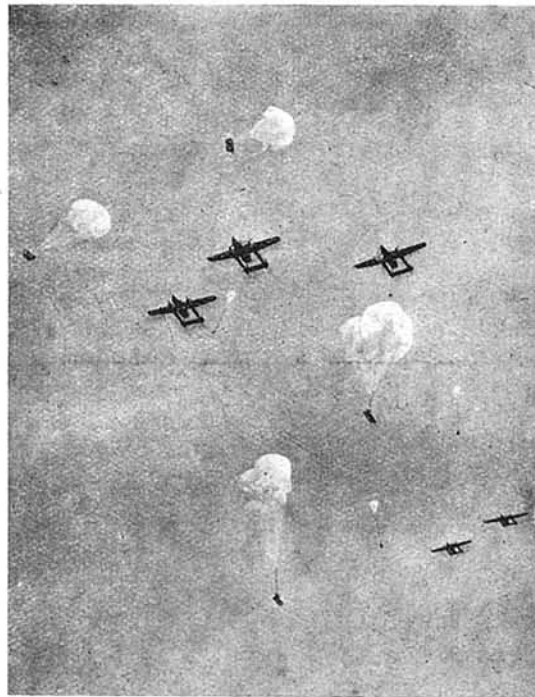
Fuerzas Aerotransportables son aquellas que no siendo paracaidistas tienen precisamente una organización expresa en su equipo, armamento o maquinaria, que las hace ya concebidas desde un principio para su más fácil transporte por vía aérea (en planeador remolcado o en avión de transporte). Y es apropiada esta denominación, especialmente a ciertas tropas de Infantería o de Ingenieros, no porque los paracaidistas no sean Fuerzas aerotransportables (que lo son por excelencia y hasta por antonomasia), sino porque aquellos, los paracaidistas, ya tienen su denominación genuina

y propia de "Cazadores Paracaidistas" o de "Ingenieros Paracaidistas", que los especifican como tales más aún que la genérica de Aerotransportables. Esto es así a pesar de que, venciendo dificultades y resolviéndolo como se pudiera, podrían ser transportadas por vía aérea, en último término, cualquier tropa de Aire, Mar o Tierra, aunque no estuviesen especialmente organizadas para ello. Pero ¿cómo llegarían a su destino? Mareados, descompuestos por falta de costumbre, en condiciones, más que de luchar, de descansar y reponerse. ¿No necesitarían completar un armamento, un equipo o un instrumental que no fué posible transportarlo

por aire por no ser apropiado? Este es el caso de las Fuerzas no aerotransportables.

Del estado físico y moral en que llegue una fuerza transportada por aire depende el que pueda ser o no denominada con propiedad *aerotransportable*, tanto o más que de su armamento y equipo, pues esto último cada día va siendo más posible, dado el progreso y capacidades crecientes de los aviones de transporte; pero aquella costumbre, aquella capacitación del hombre soldado, habrá que tomarla siempre en cuenta. Por otra parte, no siempre será posible llegar en avión; a veces habrá que llegar en planeadores, lo

cual exige más especializada instrucción, e incluso el ser *paracaidistas* (o saber usar el paracaídas, al menos, como salvavidas), pues los planeadores, por llegar cuando aún no está la situación resuelta y por ser más fácilmente abatibles que el avión de transporte, exigen el conocimiento del uso del paracaídas, e incluso n estarían de más unas nociones de cómo se maneja un planeador (en el planeo y el aterrizaje), para caso de emergencia poder sustituir alguien al piloto herido o muerto.



Son Fuerzas de Desembarco Aéreo todas las Tropas y Servicios que toman parte en la preparación, ejecución y posteriores operaciones de suministros y evacuaciones, e incluso aquellos sus segundos o terceros escalones que, a su servicio directo, quedaron en las bases de partida, aunque no hayan llegado a trasladarse por aire al lugar de desembarco, o estén yendo a tomar tierra y regresando en los elementos aéreos de suministro; como asimismo las Fuerzas Aéreas de apoyo táctico, ligadas directamente a la Operación, Fuerzas Navales o Terrestres que directamente cooperen al desembarco, y los

Servicios de Transmisiones que los mantienen enlazados.

Son *Fuerzas Paracaidistas* aquellas especialmente adiestradas en el uso del paracaídas, bien sean Ingenieros de Aviación o elementos de otros Servicios como Sanidad, Intendencia, Transmisiones, etc., y, especialmente, las tropas de choque por excelencia, constituidas por los "Cazadores Paracaidistas", que conquistan y mantienen la cabeza de puente aéreo propiamente dicha. Estas Tropas Paracaidistas, tan especializadas y siempre escasas, deben ser sustituidas por otras del Ejército de Tierra o la Marina (según los casos) lo antes posible.

Las tropas paracaidistas combatientes deben ser consideradas como *fuerza de choque*, y por esto nos parece muy apropiada la denominación que se les da en España de "Cazadores paracaidistas" a los que constituyen las Banderas de Paracaidistas de Aviación y a aquellos que con análogo cometido pudieran organizarse por el Ejército de Tierra.

Esquema teórico de una operación de desembarco aéreo.

Una Operación de Desembarco Aéreo puede no tener siempre las cinco fases que en síntesis pueden distinguirse y que constituyen la estructura de una operación teórica de tal tipo:

a) Preparación por bombardeo aéreo, si la operación no ha de efectuarse por sorpresa.

b) Descenso en paracaídas de "Cazadores paracaidistas" (fuerzas de choque, como hemos dicho) y de Ingenieros de Aviación; estos últimos con solo palas y picos para los primeros trabajos de explanación, para preparar la llegada de planeadores.

c) Aterrizaje de tropas especializadas en el uso de paracaídas, pero transportadas en planeadores remolcados (también pueden ser estas tropas unas de choque y otras de Ingenieros de Aviación; estos últimos llegarán con maquinaria desmontable para arreglo de pistas y campos, que completarían los trabajos iniciales y harían posible el aterrizaje de aviones de transporte).

d) Aterrizaje de aviones con más tropas de Ingenieros de Aviación y más elementos de maquinaria desmontable, y pistas metálicas portátiles; también tropas del Ejército de Tierra, en cantidad, especialmente equi-

padas para poder ser transportadas por vía aérea y con una adecuada instrucción para la táctica de este tipo de desembarcos y para las operaciones consiguientes, una vez en tierra. A estas tropas del Ejército de Tierra les está especialmente apropiada la denominación de Fuerzas Aerotransportables, como asimismo a los Ingenieros de Aviación con su maquinaria desmontable.

e) Servicios Aéreos de Transporte y de Suministros logísticos, y de evacuación de heridos, prisioneros y material inútil. Como asimismo Fuerzas Aéreas tácticas de defensa y apoyo.

Estas son las fases de un desembarco aéreo que podríamos llamar esquemático.

Pero bien se comprende que la operación preliminar de bombardeo, para romper todas las posibles líneas de llegada de refuerzos o contraataques enemigos, podría convenir hacerla al mismo tiempo que el desembarco, si se prefiere la sorpresa, e incluso posteriormente en determinados casos.

Lo único que se pretende con esa preparación y con el "apoyo táctico aéreo" que posteriormente se preste es *confinar* el lugar del desembarco aéreo, tanto como sea posible, o completar su confinamiento si ya el lugar elegido era geográfica o topográficamente bastante confinado de por sí. Esto muestra que la elección del lugar de desembarco (desde este punto de vista) tiene gran importancia y simplifica las posteriores acciones de confinamiento. También muestra por qué es condición indispensable la supremacía aérea (al menos local y temporal), pues ella permitirá *confinar* ese lugar, no sólo por los caminos de superficie, sino también por los del Aire, ya que estos caminos del Aire serán muchas veces los únicos que queden utilizables, y siempre serán aquellos por los que más rápidamente podrá acudir el enemigo a detener y contraatacar también con paracaidistas, mientras lleguen tropas rápidas de caballería motorizada y a caballo. He aquí puesto de relieve un punto poco considerado, el del paracaidismo especialmente preparado y empleado como *contraparacaidismo*. Las naciones que no son primeras potencias y que no piensen en tomar la iniciativa en el ataque deberían mirar y estudiar el paracaidismo bajo el prisma de su empleo como *contraparacaidismo*; pues unidos a la Aviación de Caza, a la Ar-

tillería Antiaérea, a la dispersión y a las defensas pasivas, a los servicios radar de detección y conducción de la caza y a la organización de fuerzas locales de Caballería Motorizada y a caballo, serían los paracaidistas una faceta y una modalidad importantísima de la organización defensiva del país.

Hemos dicho y repetimos que esas cinco fases de un desembarco aéreo no siempre existirán, pues a veces desde el primer momento podrá tomarse tierra con planeadores, e incluso con aviones de transporte, si se hace el desembarco en un aeródromo o en sus inmediaciones, por lo cual las dichas fases se precipitarán, e incluso se superpondrán o sustituirán, suprimiéndose algunas de las intermedias.

Muy diferentes serán los casos de desembarcos en campos o bases aéreas enemigas, y en playas y llanuras, a los efectuados en terrenos quebrados o cubiertos de bosques, de rocas o pantanosos, lo cual dará lugar a todas las combinaciones y modalidades posibles entre las cinco fases del caso teórico antes expuesto.

Evacuación por vía aérea con helicópteros.

Tratado ya el Desembarco Aéreo, o la acción de paracaidistas, reducida en sus verdaderos términos, veamos ahora lo que en principio nos habíamos propuesto considerar: la posibilidad y manera de resolver la evacuación de heridos y prisioneros, y el despegue o retirada de las Fuerzas Aerodesembarcadas, una vez terminada la operación, por medio de helicópteros.

Sabido es que siempre un reembarque o evacuación por mar se consideró una de las más delicadas operaciones militares que pueden presentarse a un Ejército y a un Mando, y que esta operación siempre estuvo cuajada de dificultades, exigió un comportamiento heroico y casi nunca se logró sin enormes sacrificios y considerables pérdidas. Una evacuación por vía aérea será lo mismo o más delicada aún.

La evacuación por vía aérea ha de hacerse lo mismo que se hizo el desembarco: bajo el Mando Aéreo y con el apoyo de la Aviación Táctica.

Este es el caso que especialmente queríamos considerar. Puede ser a veces factible el aterrizaje de aviones en la primera fase de la evacuación, o puede no serlo. Pero nos

interesa más examinar el caso en que todo el desembarco se hizo por medio de paracaídas, o de paracaídas y planeadores, sin que llegasen a tomar tierra aviones, y, por tanto, sin que pueda pensarse en usar aviones en la evacuación ni recuperar los planeadores. Este caso que queremos considerar coincide, además, con la forma de resolver la evacuación de heridos y prisioneros cuando no llegaron a aterrizar aviones. Es, naturalmente, también el caso en que no pueda acudir a una evacuación por perforación del frente y conjunción con las propias tropas de tierra, ni tampoco efectuarse una evacuación por mar por no permitirlo la topografía del lugar o por otras razones. Es, pues, el caso de la recuperación y evacuación forzosa por vía aérea, pero sin poder contar con aviones. Su solución ahora empieza a ser posible por medio de helicópteros, y promete en breve espacio de tiempo ser el medio mejor para resolverlo.

El helicóptero no es una nave aérea totalmente resuelta, pues carece de velocidad; pero en los últimos tiempos sus progresos de perfeccionamiento son notables y el número de prototipos es cada día mayor, así como son cada vez más interesantes las marcas logradas con estos aparatos.

Entre los ensayos más interesantes, que van cada día dibujando de una manera muy clara sus futuras aplicaciones y posibilidades, están el enlace entre los Puestos de Mando terrestres, la corrección del tiro de Artillería, el enlace entre los Puestos de Mando de los navíos de la Escuadra, como asimismo el salvamento en todas sus múltiples facetas.

Una faceta del *salvamento*, en el grado más alto y extenso que puede considerarse, es esta de las evacuaciones de tropas apresadas en espacios confinados terrestres, de los cuales no puedan tener salida más que por vía aérea, se trate de tropas aerodesembarcadas o de tropas copadas. Este es, pues, el caso de las Tropas Aerotransportadas, en pequeña escala (tropas paracaidistas exclusivamente), cuando no puede tomarse tierra con otro tipo de naves aéreas. En el caso de un gran Desembarco Aéreo, es lógico suponer que lo habrían sido mediante paracaídas, planeadores y aviones. Hay, por tanto, que suponer en ese caso que las primeras fases de la evacuación podrían hacerse también con aviones, y quizá con los planeado-

res remolcados que no hubiesen resultado con averías, u otros que se enviasen a estos efectos; quedando las últimas y escasas tropas que sostuviesen el cerco defensivo en el mismo caso de tropas escasas desembarcadas con paracaídas solamente.

Este caso es el que creemos que corresponde resolver a los helicópteros, como asimismo el de la evacuación de heridos en el caso de no haberse llegado a tomar tierra con aviones, e incluso aunque hubiese aviones parece siempre para evacuación de heridos más apropiado el helicóptero por poder luego aterrizar inmediato al hospital.

Entre todos los helicópteros, el que parece reunir mejores condiciones, tanto para desembarco aéreo de tropas como para reembarcar, es el Piasecki. Es vulgarmente conocido con la denominación de *la salchicha volante*, por su forma curvada y suspendida de sus extremos, con el cual se vienen haciendo ensayos en múltiples y repetidas maniobras militares, tanto para salvamento en el mar y en lugares inaccesibles, como para desembarco y reembarque de tropas.

Tiene este helicóptero, por ahora, una capacidad de unos diez hombres, y su manejo es de extrema seguridad y sencillez. Tiene, como todos los helicópteros, poca velocidad, ante la caza y la antiaérea.

En algunas de las fotografías que acompañan a este artículo pueden verse escenas de los ensayos que con él se han efectuado con pleno éxito y prometedores de mayores posibilidades en un futuro próximo.

No podemos dar detalles de una táctica que está en embrión.

Las posibilidades que esta aeronave vaya

presentando y la experiencia en las maniobras militares o su empleo en la guerra, nos darán la razón o nos obligarán a cambiar la creencia que hoy tenemos en el amplio campo de aplicación que vemos para el helicóptero.

Son naves aéreas que por su poca velocidad no podrán operar siempre por sus propios medios motores, sino en operaciones a poca distancia del frente, volando muy bajo y protegidos por cazas, por cortinas de humo, o en las últimas horas de la tarde o primeras del amanecer.

En otros casos tendrían que ser remolcados hasta los lugares de aterrizaje, en los que descenderían y despegarían por sus propios medios, y luego serían recuperados en vuelo y vueltos a remolcar por aviones. Los métodos de lanzar los cables de remolques y de apresarlos los



aviones remolcadores son semejantes a los empleados en los suministros de gasolina en vuelo, y demasiado conocidos ya de nuestros lectores; aparte de que en el futuro estos métodos podrían ser perfeccionados, o bien los helicópteros, con los motores de reacción, podrán llegar a lograr suficientes velocidades para poder operar sin necesidad de ser remolcados. Siempre la protección de caza parece que será muy necesaria, salvo en operaciones nocturnas, para las cuales suponemos que el helicóptero podría, ayudándose de proyectores apantallados (en el último momento de posarse), resolver problemas nocturnos que el avión o el planeador no podrían solucionar nunca.

Quede, pues, aquí, por ahora, este extremo que hoy hemos expuesto a la consideración de nuestros lectores.