

# VIETNAM

## LAS CIFRAS DEL

# TERROR

Jean Manuel Burgeols fue autorizado por las Fuerzas Armadas U. S. A. para realizar, in situ, una encuesta técnica sobre el empleo de la aviación norteamericana en el Vietnam. A continuación insertamos su trabajo, en el cual se describen detalladamente las características de los bombarderos que sobrevuelan a diario la península indochina, y el significado de su acción, en las perspectivas estratégicas de la guerra vietnamita. Se trata de un documento en el que se revelan ciertas claves imprescindibles para comprender lo que está sucediendo en aquella martirizada región del sureste asiático.





Arriba, un «B-52». La versión reformada se usa en Vietnam para misiones de bombardeo táctico, en vuelos desde la base de Guam. Son las demolidoras «Stratofortress».

Abajo, izquierda, el pequeño birreactor «F-5 Freedom Fighter», avión de entrenamiento habilitado para combate, que sustituirá pronto a los «Skyraiders» de los survietnamitas.

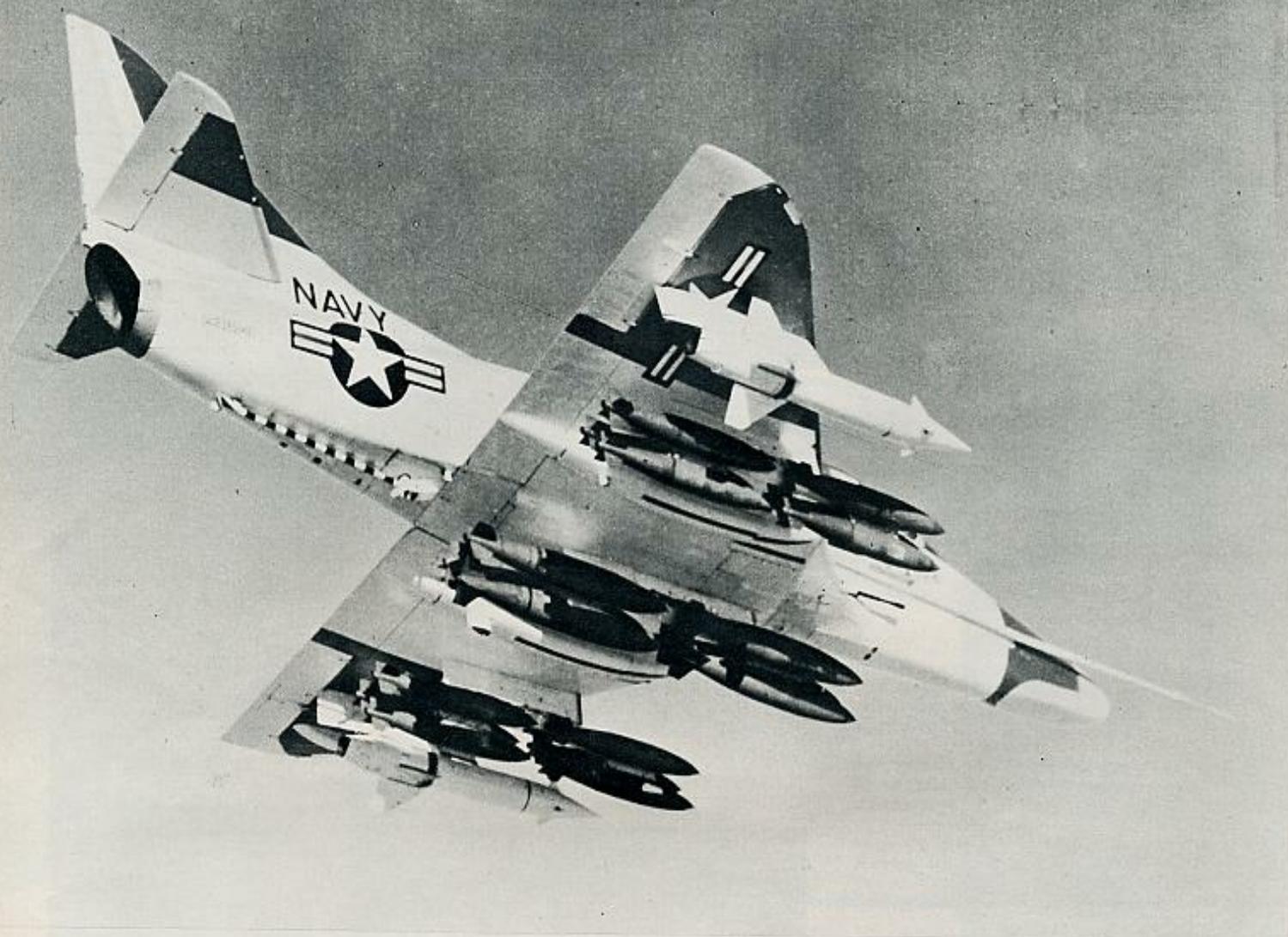
Abajo, a la derecha, en la pista de aterrizaje, dos aparatos reactores «TA-4», en versión biplaza del tipo standard.

## VIETNAM BAJO LOS AVIONES

A fines del verano de 1961, la aviación americana en el Vietnam contaba con doce bombarderos pasados de moda del tipo B-26 y algunos aviones ligeros de observación T-28. En la actualidad tres mil aviones y más de seis mil pilotos participan en las operaciones aéreas en el sudeste asiático. El secretario americano de Defensa, Robert S. McNamara, estima que durante el periodo que va de julio de 1966 al mismo mes de 1967 sus fuerzas perderán quinientos ochenta aviones de combate, lo que representa aproximadamente setenta y dos mil millones de pesetas. Prevé, además, que seiscientos treinta y ocho mil toneladas de bombas habrán sido arrojadas sobre Vietnam en 1966, lo que equivale al 90%, del tonelaje arrojado sobre Corea o al 40%, de las bombas empleadas por los aliados durante la segunda guerra mundial. Estas son las cifras del terror.



SIGUE



El «Douglas A-4-E», lleva doce bombas de doscientas cincuenta libras y seis de quinientas, permitiendo, además, una gran variedad de combinaciones con otros tipos.

**E**L «Super-Sabre F-100» pica por tercera vez hacia el objetivo, una fila de fortificaciones y de hangares a lo largo de un canal del delta del Mekong. El piloto, capitán Michael L. Hyde, con la enseña «Busard 53», arroja una ráfaga de sus cañones de 20 mm., y luego vuelve a tomar altura. Nos llega la voz del observador desde un monomotor que sobrevuela el objetivo. «Más cerca del canal. Bien paralelo a las trincheras». Otro «F-100» pica a nuestro lado y aplica las instrucciones del F. A. C. (Forward Air Controller: controlador aéreo avanzado), que pilota el monomotor.

Estos F. A. C. llevan todas las operaciones tácticas en el Vietnam del Sur. En la actualidad, la mayor parte de las quinientas salidas efectuadas por la aviación americana sobre el Sur, son hechas a petición o bajo control de un F. A. C.

El país, dividido ya en cuatro cuerpos, ha sido subdividido en cuarenta y tres provincias, fragmentadas a su vez en doscientas catorce zonas «F. A. C.», cada una de las cuales es sobrevolada una o varias veces al día por un F. A. C.

Las informaciones obtenidas por los F. A. C. son transmitidas al cuerpo y después a un organismo central, situado cerca de Saigón, el «Tactical Air Control Center». El T. A. C. C. lleva al día un mapa del conjunto de las operaciones en curso, de las tropas en ejercicio, de los aviones en misión y de los aviones disponibles. Ordenadores electrónicos pueden, en todo momento, dar la posición de esos aviones y decir cuáles son sus reservas de gasolina y su tipo de armamento.

### los viejos "spad"

Si los elementos de tierra reclaman un apoyo aéreo inmediato, los ordenadores del aeródromo de Tan-Son-Nhut pueden escoger los aviones mejor situados para esta misión, advertir a su base e incluso dar la alerta a los pilotos en vuelo y hacerles cambiar la ruta hacia su nuevo objetivo.

En teoría, la intervención de la aviación táctica debe ser aprobada por el jefe de provincia, un militar vietnamita. Este dispone de cinco minutos para anular la orden de «strike» (golpe). Esta regla es anu-

lada cuando se trata de choques en los que las tropas americanas están directamente en contacto con el enemigo.

Las dimensiones del teatro de operaciones son tales que el 90 por 100 de los objetivos están a menos de quince minutos de vuelo, lo que permite, en la mayor parte de los casos, reacciones rápidas: generalmente, transcurre menos de media hora entre la petición de apoyo aéreo y la llegada de los caza-bombarderos.

Estos son, con frecuencia, viejos «A-1 Skyraider», confiados a pilotos americanos o vietnamitas. Pueden volar a baja velocidad, quedarse varias horas sobre el objetivo y transportar hasta cinco toneladas de bombas: tiene una manejabilidad de la que no disponen los «Jet».

Apodados «Spad» por los pilotos, en recuerdo del caza de la guerra del catorce al dieciocho, los «Skyraider» proporcionan una parte importante del apoyo táctico (dos de entre ellos han abatido a «Mig» con cañones de 20 mm.). Pero basta con ver esos aparatos vetustos, sobrecargados de bombas, grotescos, al lado de los «Jet», para adivinar

que también aquí la panoplia del Pentágono ha resultado insuficiente o, más bien, inadecuada.

Los aparatos de recambio, tales como el avión COIN (Counter Intergency: contra-rebelión), están lejos de entrar en servicio. Los americanos, pues, se han visto obligados a reconsiderar un aparato que hasta ahora no habían juzgado bueno más que para la exportación, el pequeño birreactor «F-5, Freedom Fighters», del que sólo utilizaban el modelo «entrenamiento» como avión-escuela. Cuando la necesidad de un «Jet» ligero se hizo sentir, se montó apresuradamente una escuadrilla de doce «F-5», que fue expedida al Vietnam en octubre de 1965. Cuatro de estos aparatos se han perdido desde aquella fecha, pero la U. S. A. F. ha decidido prolongar la experiencia y reforzar la escuadrilla, aumentándola a veinticinco aparatos. Por otra parte, ahora se trata de sustituir, a partir del otoño, los «Skyraiders» de la aviación vietnamita por «F-5». Pilotos vietnamitas están en viaje de formación sobre reactores, en la base americana de Williams.



Los viejos «A-1 Skyraider» vuelan a baja altura y poca velocidad, permitiendo fijar bien el objetivo. Llevan cinco toneladas de bombas y maniobran mejor que un «jet».

Al lado de los «F-5», los «Super-Sabre F-100» cubren gran parte de las misiones tácticas, con frecuencia, por la noche. En una misión de tipo usual, como aquella en la que hemos participado, cada aparato lleva, por ejemplo, dos bombas de napalm-B, de cuatrocientos kilos, y dos bombas de doscientos cincuenta kilos, llamadas C. B. U. («Cluster Bomb Units», o bombas-hierba). Se trata de cilindros que contienen más de ochocientas granadas, que son lanzados al paso sobre el objetivo por un chorro de aire comprimido. Una variante utilizada en Vietnam del Norte contra los puestos de D. C. A., combina el napalm y las granadas.

Las misiones son, en general, bastante breves. Despegamos de la base de Bien-Hoa a las ocho menos cuarto de la mañana, con otros dos «Super-Sabre», del 510<sup>o</sup> Tactical Fighter Squadron. A la velocidad de quinientos kilómetros por hora sobrevolamos el objetivo principal a las ocho, a una altitud de 4.000 metros. Un fallo de las comunicaciones por radio, del piloto del F. A. C., obligó a anular esta primera misión. A las ocho y treinta y cinco fuimos

dirigidos por el «T. A. C. C.» a un objetivo de sustitución, un fortín, puesto gubernamental capturado la noche precedente por el Vietcong. Cada avión hizo tres pasadas sobre el fortín: primero bombas, luego napalm, luego ametrallamiento. El piloto F. A. C. observó tres edificios destruidos, otros seis seriamente afectados y una explosión secundaria, probablemente la de un depósito de gasolina para juncos motorizados, señalada por un espeso humo negro. El suelo parecía desierto, no se observó en él ninguna actividad. Vuelta a la base, a las nueve.

### el dragón mágico

Al lado de los caza-bombarderos, los americanos utilizan también en el Vietnam del Sur un extraño aparato derivado del antiguo «DC-3». Se trata de «Puff», el «Dragón mágico», verdadero cañonero volante, del que han sido construidos veinte ejemplares con el nombre de «C-47». Este aparato está armado de tres cañones «Gatling», capaces de disparar 6.000 tiros por minuto. A causa

de su enorme potencia de fuego y de su gran autonomía de vuelo, estos aparatos se emplean muy frecuentemente en los casos de urgencia: emboscadas y ataques nocturnos contra los puestos avanzados.

Hemos hecho un vuelo nocturno en uno de estos aparatos sobre tres objetivos del delta del Mekong. La primera parte de la misión consistía en iluminar un objetivo para los «Super-Sabres», que lo atacaban con napalm y bombas. Guiado, una vez más, por un F. A. C., el piloto del «C-47» largaba sus cohetes iluminadores al lado de un campamento de las «Fuerzas especiales», que solicitó esta intervención. Los «Super-Sabre», cada uno con cuatro bombas de napalm, provocaron una serie de incendios en tierra.

Lo mismo ocurrió con el segundo objetivo, un viento fuerte hizo derivar a los cohetes iluminadores y extenderse a lo largo del bosque el humo de las explosiones. En el tercer objetivo —unas chozas—, el piloto del «C-47» abrió el fuego de sus tres cañones. Un estruendo ensordecedor, con los cartuchos vacíos que corrían por todas partes. Gran-

des estelas rojas y naranjas salían de cada «Miniguin». Inclinado a 15°, el avión rueda alrededor del objetivo, aproximadamente a 1.200 metros en oblicuo. En unos minutos se hicieron 16.500 disparos... Al día siguiente unas patrullas irían a estimar los resultados.

Al lado de los «Skyraiders», salidos de su retiro, y de los «DC-3», convertidos en cañoneros volantes, está otro aparato al que se le ha confiado en Vietnam una misión que sus constructores no habían imaginado. Las «estratofortalezas B-52», con sus ocho reactores, habían sido concebidas para el Strategic Air Command como bombarderos nucleares de penetración lejana a gran altura. Hoy, una escuadra de «B-52», con base en Guam, efectúa las misiones de bombardeo táctico en el Sur y en el Norte. Repostadas en vuelo por aviones «KC-135», las «estratofortalezas», generalmente en escuadrillas de treinta aparatos, bombardean el Vietnam del Sur a la cadencia de quinientas salidas por mes. Uno solo de estos vuelos, al largar cerca de mil toneladas de bombas, tiene la misma fuerza destructiva que un **SIGUE**

raid de doscientas superfortalezas durante la segunda guerra mundial.

Es fácil, pues, ver la importancia del apoyo táctico aéreo; sólo en el mes de agosto, y a pesar de las lluvias, se registraron 11.500 salidas, que representaron 13.800 bombas sobre el Vietnam del Sur, a las que hay que añadir más de 10.000 toneladas de bombas lanzadas por los «B-52». Cada división de Infantería, de las que actúan en el Sur, está apoyada cada día, por término medio, por cuarenta y cinco salidas de la aviación táctica, contra doce por división y día en la segunda guerra mundial. Durante nuestro viaje, en el curso de sólo una semana, varios regimientos norvietnamitas localizados entre Plei-Me y la frontera camboyana han soportado cerca de seiscientos raids y recibido ochocientas toneladas de bombas. Se trata de la aviación, que inflige las mayores pérdidas a los guerrilleros: en el transcurso del año 1965, ha causado más de veintitrés mil víctimas homologadas.

Pero el Vietcong no sufre sólo estos ataques directos. Los guerrilleros, que tal vez hayan empleado más de un mes en alcanzar su objetivo, saben que sus municiones les llegan por un camino largo y lleno de azares; saben también que, una vez heridos, no habrá para ellos evacuación médica en helicóptero. Y deben afrontar a un adversario constantemente transportado, avituallado e informado por avión.

El aeropuerto más activo del mundo no es el de París, ni el de Nueva York, ni el de Los Angeles; hay que ir a Tan-Son-Nhut, a las puertas de Saigón, para ver batir cada mes el record del mundo de movimiento de aparatos. En agosto de 1966 se registraron más de 50.000 aterrizajes y despegues, referidos a 40.000 aviones y 10.000 helicópteros, de ellos el 75 por 100 de aparatos militares.

En este aeropuerto se ha batido otro record: el de la diversidad. Pueden distinguirse en la pista más de ochenta y cinco tipos de aparatos diferentes, desde el avión-carga tetra-reactor «Boeing-707», hasta los aviones ligeros de las plantaciones de caucho, pasando por los helicópteros de salvamento aeromarítimo o los patrulleros equipados con enormes antenas de radar.

### **pilotos para todo**

Todo este tráfico debe desarrollarse en dos pistas, una de las cuales es corta; a las horas punta, por la mañana y al atardecer, no es raro contar más de setenta aparatos a la espera de poder aterrizar o despegar.

Para el soldado americano en el Vietnam el avión hace

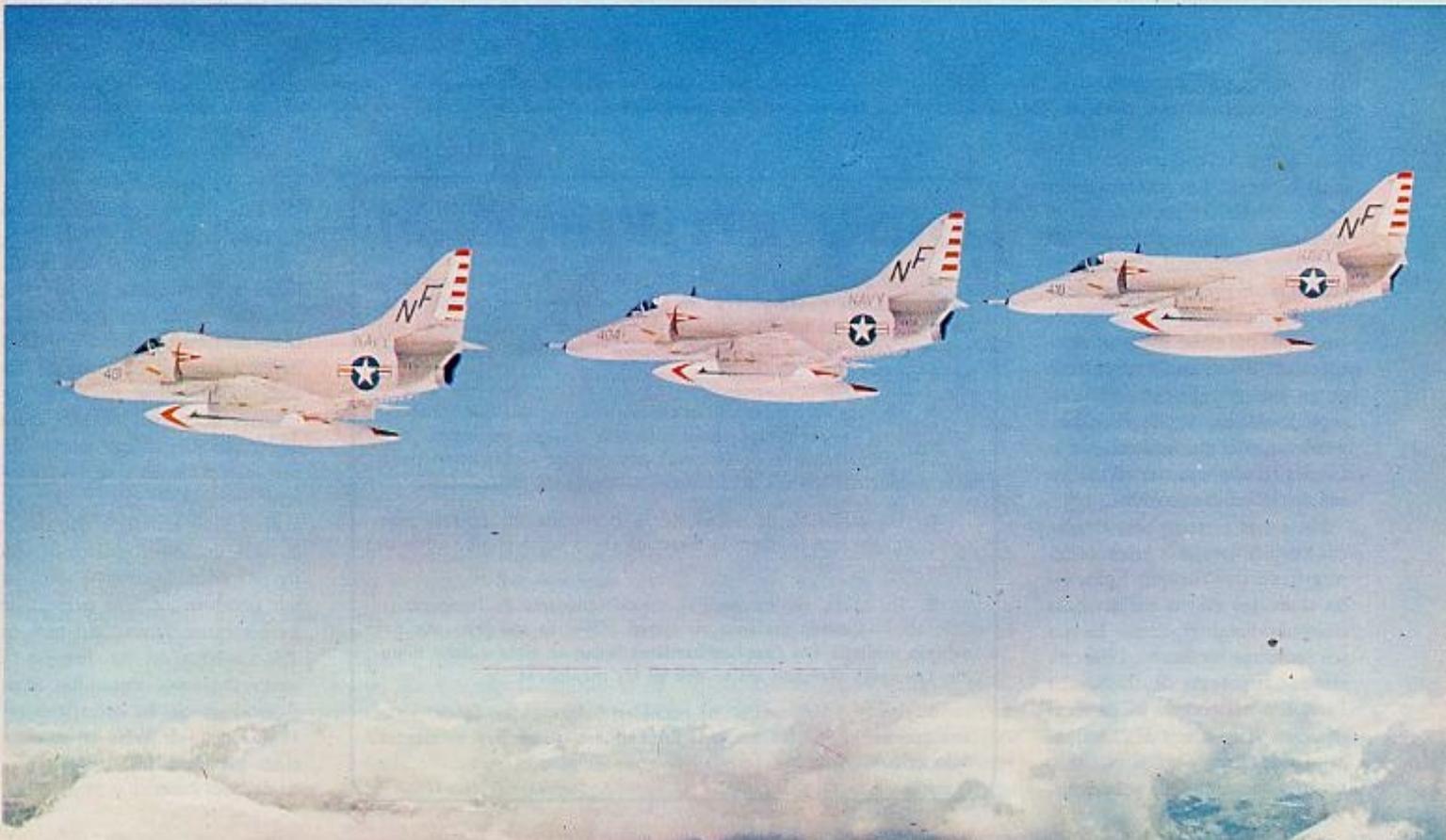
**SIGUE**



# VIETNAM



Los helicópteros «Chinook», con base en An-Kho, forman parte de la «First Air Cav», que dispone de 484 helicópteros de modelos diversos donde puede transportar soldados, artillería y toda clase de aparatos militares. Un «Chinook» lleva treinta y dos hombres. De hecho son la unidad básica de la nueva caballería, que puede actuar en cualquier sitio y tiene una movilidad y rapidez que los hace utilísimos para las acciones de choque. Abajo, los «A-4» de la Navy, usualmente monoplazas.





«B-52» en acción sobre la torturada tierra vietnamita. Concebidos como bombarderos nucleares de gran penetración —recuérdese «Teléfono rojo?»— para el Strategic Air Command, hoy llevan misiones tácticas. Actúan en escuadrillas de treinta aparatos repostados en vuelo por «KC-135». Hacen quinientas salidas al mes.

todas las faenas. Los esfuerzos llegan de Estados Unidos por «jets»; en el interior del Vietnam, el 85 por 100 del tráfico de material y personal se verifica por el aire; las raciones, el correo y, naturalmente, las municiones son traídas por avión. Puede así experimentarse la sorpresa de ver aterrizar en un terreno imprevisto un transporte cargado con 10.000 pizzas congeladas, o, unos días más tarde, en la frontera camboyana, ver llegar los helicópteros cubitos de hielo...

Pistas más o menos bien arregladas han sido creadas a partir de cero a través del Vietnam; varias veces al día, hay aviones que sirven las diferentes líneas regulares. En los seis primeros meses de 1966, los aviones cargos de la U.S. Air Force han transportado así en el interior del Vietnam más de 25.000 toneladas de flete y 640.000 pasajeros, mientras que entre Orly y Le Bour-

## OIDO EN VIETNAM

● Un piloto de la U.S. Air Force en Da-Nang: «Para nosotros se trata de una nueva guerra. No tenemos el armamento necesario, pero este tipo de lección se aprende rápidamente. Ahora creo que vamos a tener lo que nos hace falta para ganar. Pero no en un mes ni en un año...».

● Un ingeniero de una gran compañía americana que construye helicópteros: «Fabricamos ahora más que los que perdemos. Y el D. O. D. (Departamento de Defensa) nos compra tantos como podemos producir. Entonces, a la fuerza, un día habrá demasiados».

● Un piloto de la aeronaval, a bordo de un portaaviones, nos designaba con la mano la dirección de la costa china: «Uno de estos días...».

● Un oficial de los Marines, en el transcurso de la operación Colorado: «Cuando reclamo un apoyo aéreo, se me pregunta qué aviones prefiero. Los caza-bombarderos llegan en siete u ocho minutos. Las cosas marchan mejor que en las maniobras...».

● Un civil vietnamita una noche en Saigón: «No, señor, no es una tormenta. Son los aviones. En Vietnam ya no hay tormentas. Sólo aviones. Aviones».

get, los dos aeropuertos de París, pasan cada año alrededor de 125.000 toneladas de flete.

Llevadas al pie de su destino, alimentadas y equipadas por la aviación, las tropas son generalmente comprometidas en operaciones cuyos informes han sido recogidos por los observadores aéreos. En efecto, los militares americanos tienen grandes dificultades para obtener informaciones de la población o de los militares vietnamitas.

Para poner remedio a este estado de cosas, una importantísima infraestructura de reconocimiento aéreo ha sido puesta en pic. Una escuadra de reconocimiento táctico, con base en Tan-Son-Nhut, se ha formado y cuenta con ocho escuadrillas; desde el comienzo de las operaciones, el 18 de febrero de 1966, ha llevado a efecto más de 10.000 salidas a partir de cinco bases.

## la defoliación

Para facilitar estas observaciones aéreas y perturbar el aprovisionamiento de los guerrilleros, la Air Force ha intentado, desde el año pasado, «defoliar» ciertas regiones que se suponen controladas por el F. N. L. Proceden a este trabajo aviones «C-123 Provider», bimotores de transporte que llevan bajo sus alas un dispositivo de riego por tubos, análogo al que se emplea para las pulverizaciones agrícolas. Al pulverizar herbicidas líquidos («defoliantes»), estos aparatos destruyen la capa de vegetación y aniquilan las cosechas. Cada aparato puede verter en un solo vuelo 4.000 litros de este producto químico, que defolían cien hectáreas.

En 1965, estos «Provider» han efectuado quinientas diecisiete salidas, destruyendo más de 30.000 hectáreas de cosechas y defoliando más de 40.000 hectáreas de hierba. Estas operaciones son llevadas a cabo ahora a una escala cada vez mayor: sólo en el mes de julio de 1966, los «C-123» han vertido 450.000 litros de «defoliante» en el curso de ciento treinta y siete misiones. Y en Saigón se prevé que la operación de defoliación —bautizada «Trail Dust»— va a aumentar aún de intensidad. Es ya un espectáculo frecuente, en el transcurso de un vuelo, el ver la espesa vegetación de un verde profundo marcada acá y allá por las placas amarillentas de árboles que han perdido sus hojas antes del otoño...

Es difícil juzgar el efecto de estas misiones sobre la población. La U. S. Air Force, cuya mano derecha parece querer ignorar lo que ha-

ce la mano izquierda, organiza muy numerosos vuelos de «acción psicológica» en el curso de los cuales sus aviones tiran millones de octavillas o recitan por altavoces llamamiento a la paz. Sobrevolar a escasa altura un pueblo en día de mercado, en un pequeño avión cuyos altavoces recitan en vietnamita slogans incomprensibles para el piloto y para su pasajero, mientras se perciben a unos kilómetros de allí las explosiones de las bombas de los caza-bombarderos es una de las situaciones más extrañas en las que uno pueda encontrarse en esta guerra.

Cerca de An-Khe, al borde de la carretera, un monumento de piedra señala el lugar en que el Grupo Móvil 100 —francés— perdió un centenar de hombres en una emboscada vietminh. El oficial de la primera División de Caballería (Airmobile) que, desde su jeep nos la enseñaba, añadió: «Eso no nos ocurrirá nunca. Nosotros no tenemos camiones, ni convoys, ni carreteras que abrir cada mañana. Sus soldados podían desplazarse a treinta kilómetros por hora en columnas motorizadas. Nosotros llevamos a nuestras tropas al objetivo a ciento cincuenta kilómetros por hora».

## la caballería aérea

A algunos kilómetros de allí, el inmenso helipuerto de An-Khe, de un kilómetro y medio de largo y uno de ancho, da cabida a varios centenares de helicópteros de todos los tipos. Nos embarcamos allí para seguir, entre Plai-Ku y la frontera camboyana, el desarrollo de una acción heliportada en el curso de la Operación «Paul-Reverse».

# VIETNAM



El «KC-135 Stratotanker» es un avión nodriza que aprovisiona en vuelo a los demás, generalmente en Vietnam se usa para repostar a los gigantes «B-52».

Hacia las tres de la mañana, una patrulla de la «First Air Cav.» tuvo un choque con una unidad norvietnamita. En los primerísimos minutos del combate hubo trece muertos y numerosos heridos del lado americano. Llamados por radio, los caza-bombarderos intervinieron de noche y permitieron que escaparan los sobrevivientes. Al amanecer, el contraataque se desencadenó. Helicópteros armados de lanza-cohetes «prepararon» un área de aterrizaje para los transportes, en unos minutos, y sin

ninguna reacción en tierra, los helicópteros armados sondearon así el claro. Volvieron a tomar altura y giraron en torno al área de aterrizaje donde los helicópteros de transporte «Chinook» desembarcaron los refuerzos: treinta y dos hombres por aparato, y doce transportes en total.

Es en este momento cuando los refuerzos —carentes de armas pesadas— son más vulnerables. Pronto otros «Chinook» llevan artillería, obuses de

**SIGUE EN PAG. 61**

El «F-100 Super Sabre» es heredero de los caza-reactores empleados en Corea. En Vietnam están al servicio del F. A. C., que informa sobre todo el Vietnam del Sur.



# VIETNAM

de 155. En tierra las tropas progresan en busca de los V. C. (Vietcongs, también bautizados «Victor Charlie»). Los helicópteros armados giran por encima, dispuestos a intervenir. Si no llegan a establecer contacto rápidamente, las tropas vuelven a embarcar y son transportadas un poco más lejos, y así sucesivamente... En la actualidad, las tropas de intervención, pertenecen a la infantería clásica, a los paracaidistas, a los Marines o al ejército vietnamita. Raramente son transportadas a su objetivo si no es por el aire.

La First Air Cav. dispone, para sus 15.000 hombres, de 484 helicópteros —en Indochina los franceses apenas tenían quince, y en Argelia 150—. En un mes de operaciones en la frontera camboyana, la First Air Cav. ha transportado a sus batallones cuarenta y siete veces por vía aérea, desplazando sus obuses de 105 más de setenta veces. Los aparatos de transporte han proporcionado 13.000 toneladas de víveres y de municiones, permitiendo, por ejemplo, a los obuses hacer 6.500 disparos en una jornada. Según un portavoz U. S. A., 2.262 vietcongs y norvietnamitas murieron durante esta campaña...

En el mismo mes, los Marines desencadenaron alrededor de Da-Nang la Operación Hastings: los helicópteros transportaron a 8.000 Marines y 3.000 soldados vietnamitas al frente. Referidas a todos estos helicópteros, las pérdidas, que agrupadas pueden parecer importantes, lo son menos si se tiene en cuenta la utilización intensiva de los aparatos: en el Vietnam han sido destruidos doscientos, pero sobre la base de un millón y medio de salidas, lo que equivale a un helicóp-

tero abatido por más de setecientas misiones.

Para explotar al máximo las ventajas ofrecidas por el helicóptero, los Estados Unidos han puesto en construcción un nuevo modelo, el «Cobra»: con una tripulación de dos hombres alcanza más de doscientos cincuenta kilómetros por hora contra los ciento cincuenta de los «H. U.», «Hueys», empleados ahora. Armado de cañones y de lanza-cohetes, el «Cobra» será empleado para la ayuda cercana de la infantería, en situaciones en las que los cazas no pueden intervenir. Se estudia también la posibilidad de utilizar cohetes teleguiados lanzados por helicópteros. De momento, algunos helicópteros en servicio en el Vietnam del Sur han sido equipados con Missiles SS-10 de fabricación francesa. Concebidos como ingenios antitanque por su constructor —Nord-Aviation—; estos misiles son empleados allí contra objetivos «duros», fortines, bunkers, túneles, refugios subterráneos.

Es fácil, pues, ver la importancia adquirida por el helicóptero en el Vietnam. Desde los que llevan el correo a los destructores que cruzan el Mar de China, hasta los que van a recuperar a los pilotos abatidos en el Norte, están en todas partes. Al sobrevolar la carretera nacional diecinueve, contamos más de cien alrededor de Plei-Ku... En Estados Unidos, las cadenas de producción aceleran la cadencia. En las escuelas de pilotaje, las promociones se suceden para proporcionar tripulaciones a estos nuevos aparatos. Al finalizar 1966 se calculaban más de 2.000 helicópteros en el Vietnam. Diez veces más de los que existen en la actualidad en la aviación francesa.

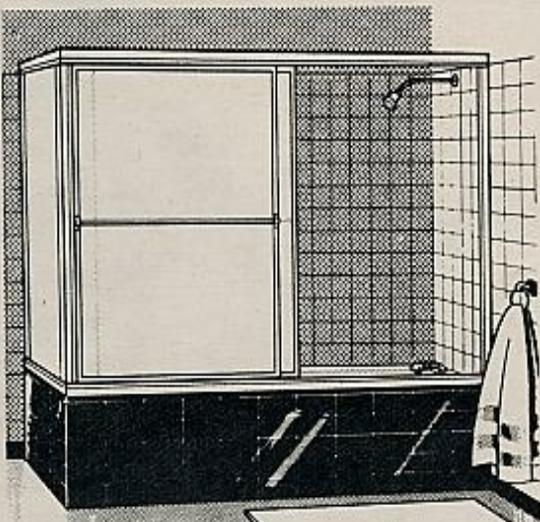
**JEAN-MANUEL BOURGOIS**

(Fotos: SERVICIO MOVING. Nueva York).



Los «C-123 Provider» son los encargados de realizar la defoliación, que arrasa totalmente la vegetación. Un solo vuelo permite destruir alrededor de cien hectáreas.

## intimidad y confort en su aseo personal



**moderban**

complemento perfecto y útil de la bañera.

Una creación de **GRANER S.L.**

Calle Mallorca, 317 y 410. Teléfonos 257 88 56 y 245 07 02.

**BARCELONA**

Distribuidores en toda España

## INMINENTE ESTRENO EN ESPAÑA



¿PUEDE LLAMARSE AVENTURA A LO QUE OCURRE EN UNA NOCHE?  
**AUTORIZADA MAYORES 18 AÑOS**