

Cañoneros, los ángeles artillados

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

CONSIDERADOS COMO LENTOS Y VULNERABLES, O NO APTOS PARA LAS MODERNAS GUERRAS TECNOLÓGICAS, LOS CAÑONEROS AÉREOS HAN DEMOSTRADO SER IMPRESCINDIBLES EN ESCENARIOS COMO IRAK O AFGANISTÁN, DONDE SU ARMAMENTO HA SIDO DETERMINANTE EN LA SUPERVIVENCIA DE LAS TROPAS AL PROPORCIONAR UN APOYO CERCANO VITAL.

EL PRIMER DRAGÓN

Un veterano con muchas batallas en sus alas se convirtió en el primer cañonero aéreo. Después de bregarse en la Segunda Guerra

“Sixteen Buck” y en pocos meses casi treinta estaban ya operativos repartidos en unidades especializadas como el 14º ala de operaciones especiales (SOW) o el 3er y 4º escuadrón de operaciones especiales (SOS).”Puff

Mundial y en la mayoría de conflictos posteriores, el DC-3/C-47 “Skytrain” encontró en Vietnam una habilidad inesperada. La necesidad de proporcionar cobertura de una manera rápida y contundente, y ante los daños y bajas que sufrían en estas misiones los helicópteros y los aviones de ataque ligero y mediano, impulsó la conversión de este clásico avión de transporte en una plataforma de ataque pesado: el cañonero AC-47 “Spooky” o “Puff the Magic Dragon”. En 1964, dentro del proyecto “Gunship” (“Cañonero”), se convirtió al primero de estos aparatos al estándar del proyecto “Tailchaser”. Al año siguiente los primeros eran enviados a Vietnam en la operación

el Dragón Mágico” montaba en el lado izquierdo tres miniguns General Electric de 7,62 mm. disparadas por el piloto desde un control que permitía manejar cada ametralladora individualmente o las tres juntas. Durante sus misiones orbitaban sobre las zonas de operaciones ofreciendo fuego de supresión volando a 3.000 pies y una velocidad de 120 nudos. La zona batida era un área elíptica de unos 47,5 metros de diámetro en la que colocaba un proyectil cada 2 metros durante una ráfaga de tres se-

gun-
dos. En un minuto, este dragón disparaba 6.000 proyectiles. En misiones estándar la dotación de munición era de 16.500 cartuchos, cantidad que podía ampliarse hasta los 24.000. Pese a ser barato, sencillo de pilotar y mantener el peor defecto del “Spooky” era la gran vulnerabilidad





ARTILLERO RECARGANDO
UNA DE LAS PIEZAS BOFORS DE 40 MM.



UN AC-130
MUESTRA EN VUELO
TODAS SUS HABILIDADES
BÉLICAS.

liaron o defendieron (se estima que fueron más de 6.000). En total se modificaron 53 “Skytrain” a la configuración cañonero, de los que 41 sirvieron en Vietnam. Las unidades dadas de baja fueron transferidas en su mayoría a las fuerzas aéreas de Vietnam del Sur, Laos y Camboya. Taiwán, Indonesia, El Salvador, Sudáfrica y Rodesia también contaron con sus propias variantes y diversas configuraciones de ar-

al fuego antiaéreo por su lentitud y escasa velocidad. Hasta su retirada de servicio en 1969, 19 de ellos se perdieron en Vietnam, 12 en combate. Estos cañoneros supusieron el paso previo a modelos más modernos y resistentes como los “Gunship II” y “Gunship III”, el AC-130 y el AC-119 respectivamente. Fueron menos de cinco años de actividad, tiempo más que suficiente para lograr una hoja de servicios impresionante. Nunca perdieron ninguna de las aldeas o puestos aislados a los que auxi-

mas, entre ellas cañones automáticos como los de 20 mm. instalados en los “Dragón Daks” sudafricanos. En nuestros días Colombia todavía cuenta con ellos. Los AC-47 fueron remotorizados en 2006 con turboprop-

**«En total se modificaron
53 “Skytrain”
a la configuración
cañonero, de los que 41
sirvieron en Vietnam»**

pulsos para crear el que es conocido como “Avión Fantasma”. Hoy siguen en vuelo.

“GUNSHIP III”, EL INTERINO

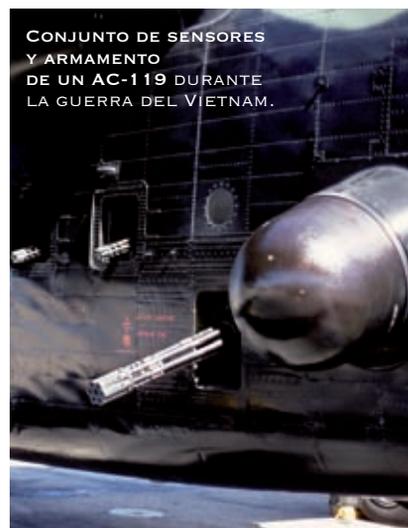
Poco hay que contar del cañonero AC-119, un modelo transitorio entre el primer dragón y el hasta ahora mejor aparato creado para estas misiones, los derivados del “Hercules”. El Fairchild “Flying Boxcar” era un carguero bimotor de ala alta diseñado en los cuarenta. En el momento de su

EL “AVIÓN FANTASMA”
COLOMBIANO, EL AC-47 REMOTORIZADO
QUE AÚN SIGUE EN VUELO.



transformación, mientras se esperaba la llegada de los primeros C-130 para ser modificados, solo quedaban en servicio unidades prestando servicio en la Reserva de la USAF. Como su antecesor, tenía poco radio de acción, no era muy veloz, tampoco sobresalía por una capacidad de carga excepcional y era un modelo anticuado. Respecto a su antecesor, ofrecía un ala alta que permitía una mayor y mejor configuración de armas y sensores. Estos últimos eran la gran diferencia y el laboratorio en el que se ensayaron ideas que luego serían aplicadas en el futuro cañonero “Gunship II”, el AC-130. Del “Flying Boxcar” se derivaron dos versiones para reemplazar a los vulnerables y poco potentes AC-47 en misiones de apoyo a tropas, el AC-119G “Shadow” (“Sombra”) y el AC-119K “Stinger” (“Aguijón”). El modelo G estaba propulsado por dos turbohélices radiales. Dotado con cuatro *minigun* de 7,62 mm, gracias a ser más grande que el “Spooky” podía llevar más carga de munición. Su misión primordial era el apoyo a las unidades de tierra ofreciendo fuego de cobertura. Contaba para tal fin con un visor nocturno, un proyector infrarrojo de xenon, un proyector de luz convencional, un lanzador de bengalas y, como gran novedad, contra medidas electrónicas y equipamiento de radar y de control de fuego para lograr mayor precisión

y evitar el fuego amigo. Con el “Project Gunship III”, 26 C-119G se convirtieron al estándar AC-119G “Shadow”. Del “Stinger”, el AC-119K, se modificaron 26 unidades. Esta versión estaba impulsada, además de por 2 turborreactores General Electric J85-GE-17 de 2850 lbs. de empuje unitario, por otros dos reactores J85 situados en las alas. La nueva planta motriz aumentó notablemente su velocidad y radio de acción. Esta versión, la más avanzada de las dos, incorporó tecnologías punteras como un radar de navegación de impulsos Doppler AN/APN-147, un visor infrarrojo AN/AAD-4, un radar marcador de objetivos AN/APQ-133 y un radar buscador AN/APQ-136. Con la misión de cazar camiones y fuerzas enemigas, esencialmente en la ruta Ho Chi Minh, contaba con un arsenal más amplio en el que a las 4 *Minigun* GAU-2 calibre 7,62 mm. se sumaron dos cañones M61 Vulcan de 20mm. Los vuelos del AC-119 en la USAF terminaron en 1972, aunque algunas unidades siguieron combatiendo hasta el fin de la guerra de Vietnam en 1975 encuadradas en la Fuerza Aérea de la República de Vietnam. En este conflicto se perdieron cinco AC-119 de la USAF por motivos diversos y un AC-119G survietnamita fue el último avión de este país en ser derribado, el 30 de Abril de 1975, en plena caída de Saigón.



LLEGA EL AC-130

A finales de los años sesenta la experiencia y la efectividad reclamaban más cañoneros en Vietnam, pero los AC-119 y los “Spooky” estaban ya exhaustos. Era el momento de que entrase en escena un avión más moderno, grande, robusto y con cuatro motores, el “Hércules”, aparato que ya conocía lo que era la guerra al estar entrando en servicio como transporte en el sureste asiático. En 1967 comenzaron las pruebas con el JC-130A USAF 54-1626, un prototipo de la versión A armado con cuatro *minigun* de 7,62 mm y dos cañones Vulcan de 20 mm. Dado el excelente resultado de las mismas, antes de que el año acabase fue destinado a Vietnam para comprobar sus aptitudes en combate. A finales de 1968, además



EL VETERANO “SKYTRAIN”
FUE EL PRIMER CAÑONERO AÉREO.



CONJUNTO DE ARMAS
DEL “DRAGÓN MÁGICO”,
TRES MINIGUNS GENERAL
ELECTRIC DE 7.62 MM.

«Del “Flying Boxcar” se derivaron dos versiones para reemplazar a los vulnerables y poco potentes AC-47, el AC-119G “Shadow” y el AC-119K “Stinger”»

de los AC-47 y AC-119 G/K, la USAF ya tenía 4 AC-130A cuyos resultados de ataque volando misiones de interdicción en la Ruta Ho Chi Minh estaban siendo devastadores para las fuerzas norvietnamitas. Ante el aumento de las defensas antiaéreas, los cañoneros comenzaron en 1969 a volar escoltados por cazabombarderos, aparatos que se encargaban de acabar con las baterías enemigas. En febrero de 1972, para batir grandes objetivos o responder al fuego antiaéreo, se instaló en uno de los AC-130 un cañón de 105 mm., el cañón más grande montado jamás en un avión de serie. Otra alternativa, ante los letales misiles antiaéreos SA-2 “Guideline” de largo alcance o los portátiles SA-7 “Strela/Grail”, fueron las operaciones nocturnas. La protección natural que daba la oscuridad se completó con un camuflaje en negro y el empleo del radar en los ataques, las cámaras de TV o el detector de infrarrojos. Desde su incorporación al teatro de operaciones vietnamita se sucedieron las mejoras y actualizaciones gracias a la experiencia

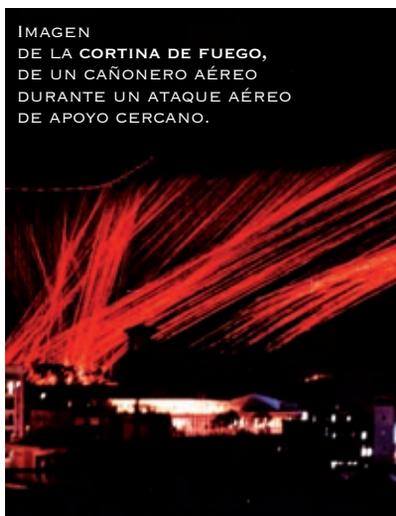


IMAGEN
DE LA CORTINA DE FUEGO,
DE UN CAÑONERO AÉREO
DURANTE UN ATAQUE AÉREO
DE APOYO CERCANO.

en combate y a la incorporación de las últimas tecnologías disponibles. La primera gran modificación fue el “Pave Pronto”, más conocida por sus usuarios como “Spectre”. Su gran aportación fue el “Black Crow” (AN/ASD-5), un sistema detector de anomalías magnéticas con el que se podía localizar vehículos y transmisiones gracias a la corriente eléctrica producida, por ejemplo, por los alternadores de los motores de los camiones norvietnamitas. Además el programa “Surprise Package” sustituyó parte del armamento más ligero por dos cañones automáticos Bofors de 40 mm. y cambió el control de tiro de uno analógico a uno nuevo digital. El salto cualitativo en potencia de fuego y detección de blancos le valió al AC-130 un nuevo apodo, “Thor”. En

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AC-130

TRIPULACIÓN: 13. (5 oficiales: piloto, copiloto, navegador, oficial de control de tiro y oficial de guerra electrónica; 8 suboficiales: ingeniero de vuelo, operador de TV, operador del equipo de detección por infrarrojos, jefe de carga y cuatro artilleros).
 LONGITUD: 29,8 m
 ENVERGADURA: 40,4 m
 ALTURA: 11,7 m
 SUPERFICIE ALAR: 162,2 m²
 PESO CARGADO: 55.520 kg
 PESO MÁXIMO AL DESPEGUE: 69.750 kg
 PLANTA MOTRIZ: 4x Turbohélice Allison T56-A-15.
 POTENCIA: 3.700 kW (4.910 HP) cada uno.
 HÉLICES: 1x Cuatripala por motor.
 VELOCIDAD MÁXIMA OPERATIVA (VNO): 480 km/h (298 MPH; 259 kt)
 ALCANCE: 4.070 km (2.198 Nm)
 TECHO DE SERVICIO: 9.100 m (29.856 ft)



LOS CAÑONEROS FORMAN PARTE DEL COMANDO DE OPERACIONES ESPECIALES DE LAS FUERZAS AÉREAS (AFSOC) Y DEL COMANDO DE OPERACIONES ESPECIALES (SOCOM).



VISTA DE UN M102 HOWITZER DE 105 MM., EL CAÑÓN MÁS GRANDE JAMÁS INSTALADO EN UN AVIÓN DE SERIE.



UN AC-130 CON AMPLIA EXPERIENCIA EN LAS GUERRAS DE AFGANISTÁN E IRAK.

«En febrero de 1972, para batir grandes objetivos o responder al fuego antiaéreo, se instaló en un AC-130 un cañón de 105 mm.»

1971 hizo su aparición en los cielos vietnamitas la versión E del AC-130, apodada “Cadillac”. Con los acuerdos de paz de 1973 terminaron las misiones de combate de estos aparatos en Vietnam, aunque volvieron a hacer una breve visita en 1975 para apoyar la evacuación de Saigón dentro de la Operación “Frequent Wind”. Durante su despliegue en el sudeste asiático los “Spectre” destruyeron más de 10.000 camiones y vehículos norcoreanos, participaron en misiones vitales de apoyo y defensa de las fuerzas terrestres... aunque a cambio se perdieron 6 AC-130 y 52 hombres de sus tripulaciones.

La historia y desarrollo de los AC-130 está muy ligada a las operaciones militares estadounidenses. Durante la invasión de Granada en 1983, Operación “Urgent Fury”, suprimieron los sistemas de defensa aérea, atacaron a las fuerzas terrestres y facilitaron la to-



UN HÉRCULES CAÑONERO REGRESA A SU BASE TRAS CUMPLIR UNA MISIÓN.

ma del Aeródromo "Point Salines". En 1989, Operación "Just Cause", destruyeron los cuarteles generales de las Fuerzas de Defensa panameñas y numerosos puestos de mando e instalaciones de control. Comenzaron los noventa combatiendo en la Guerra del Golfo, operaciones "Desert Shield" y "Desert

«Desde la Primera Guerra del Golfo los AC-130 se han distinguido por no haber perdido nunca una posición bajo su protección»

Storm", dando a las fuerzas terrestres soporte aéreo, fuego de protección e interdicción pero perdiendo un aparato y a sus 14 tripulantes por un misil antiaéreo "Strela-2". Otros escenarios en los que participaron en esta década fueron las operaciones "Restore Hope" y "United Shield" en Somalia, "Uphold Democracy" en Haití, "Assured Response" y "Silver Wake" en Liberia, además de Bosnia-Herzegovina, Kosovo y Albania. Con el siglo XXI llegó también la ocasión de demostrar su músculo y valía en dos guerras largas y complicadas, Irak y Afganistán, en la Operación "Amanecer de la Odisea" que derrocó en Libia al régimen del coronel Gadaffi, así como en la lucha contra el terrorismo internacional atacando posiciones de Al-Qaeda o de organizaciones afines en países como Somalia. Desde la Primera Guerra del Golfo los AC-130 se han distinguido por no haber perdido nunca una posición bajo su protección.

El "Hércules" sigue siendo uno de los programas aeroespaciales más longevos de todos los tiempos. Más de 40 modelos y variantes han servido en más de 50 naciones en su más de medio siglo de vida. A diferencia de los AC-119 y los "Spooky", el AC-130 ha sido y es solamente usado por la USAF, la Fuerza Aérea de Estados Unidos. En un repaso de los 47 construidos hasta la fecha podemos ver las diferencias entre las versiones. Del AC-130A "Spectre"/"Gunship II"/"Surprise Package"/"Pave Pronto" se transformaron 19 desde el modelo base C-130A. Transferidos de la Reserva de la USAF en 1975 fueron dados de baja en 1995. Del AC-130E "Spectre"/"Pave Spectre"/"Pave Aegis" se transformaron 11 desde el modelo C-130E, de los que diez se actualizaron al estándar AC-130H "Spectre". La USAF mantiene activas en la actualidad las versiones AC-130H "Spectre" (8), AC-130U "Spooky II" (17), AC-130J "Ghostrider" (16 pedidos para reemplazar a los "Spectre") y AC-130W "Stinger II"/"Dragon Spear" (12 transformados desde el modelo MC-130W). Su base es Hulbert Field al noroeste de Florida, y forman parte del comando de operaciones especiales de las fuerzas aéreas (AFSOC) y del comando de operaciones especiales (SOCOM).

NUEVOS CAÑONEROS

VISTA DESDE ABAJO DE UN AC-130, CON TODO SU ARMAMENTO Y SENSORES.



ARMAS

AC-130A "PROJECT GUNSHIP II":

- 4x 7.62 mm GAU-2/A
- 4x 20 mm M61 Vulcan

AC-130A "SURPRISE PACKAGE", "PAVE PRONTO", AC-130E "PAVE SPECTRE"

- 2x 7.62 mm GAU-2/A
- 2x 20 mm M61 Vulcan
- 2x 40 mm Bofors

AC-130E "PAVE AEGIS"

- 2x 20 mm M61 Vulcan
- 1x 40 mm Bofors
- 1x 105 mm M102 howitzer

AC-130H "SPECTRE"

- 1x 40 mm Bofors
- 1x 105 mm M102 howitzer

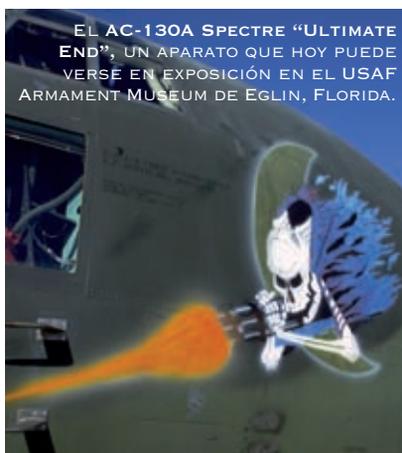
AC-130U "SPOOKY II"

- 1x General Dynamics 25 mm GAU-12/U
- 1x 40 mm 60 Bofors
- 1x 105 mm M102 howitzer

AC-130W "STINGER II" / AC-130J "GHOSTRIDER"

- 1x 30 mm ATK GAU-23/A
- Sistema de armas "Gunslinger" para lanzar misiles AGM-176 "Griffin" y/o municiones GBU-44/B "Viper Strike".
- En las alas: misiles AGM-114 "Hellfire", bombas GBU-39 y/o GBU-53/B SDB.

«Los AC-130 forman parte del comando de operaciones especiales de las fuerzas aéreas (AFSOC) y del comando de operaciones especiales (SOCOM)»



EL AC-130A SPECTRE "ULTIMATE END", UN APARATO QUE HOY PUEDE VERSE EN EXPOSICIÓN EN EL USAF ARMAMENT MUSEUM DE EGLIN, FLORIDA.

La demanda que pueden tener este tipo de plataformas para misiones COIN y de apoyo, y el elevado precio de los derivados del "Hercules", han propiciado la llegada al mercado de dos opciones más asequibles en precio, pequeñas en tamaño pero no por ello menos capaces. Frente a los más de 100 millones de dólares de un AC-130U/J, o los 70 de un KC-130J con el kit de armas "Harvest HAWK", están los casi 50 de los derivados del C-235 o del C-27J, aparatos que exigen menor mantenimiento, usan pistas más cortas y pueden ser modulares para cumplir con otro tipo de misiones. En EE.UU. el comando de operaciones especiales de la USAF (AFSOC), estudia posibles versiones armadas del transporte C-27J "Spartan II". La idea inicial es instalarle un cañón multitubo de 25 mm y otro de 40 mm para crear al C-27J "Stinger"/"Praetorian". Esta aeronave, en la que colabora la italiana Aermacchi, ha sido ofrecida a la Fuerza Aérea Colombiana para sustituir a sus AC-47T "Avión Fantasma". El modelo de la FAC contaría con un cañón automático ATK GAU-23 "Bushmaster" de 30x173 milímetros y podría ser reconfigurada para el transporte de hasta 60 personas y también como medevac (evacuación médica) y VIP (transporte de personalidades). Donde sí veremos en los próximos años a los "Pretorianos" será en Italia. La Aero-



ARMAMENTO INSTALADO A BORDO DE UN SPARTAN, UNO DE LOS NUEVOS CAÑONEROS.

nautica Militare italiana ha firmado un acuerdo para transformar a este estándar a 6 de los 12 C-27J de su flota, unidades que serán destinadas al COFS (Comando Operativo de Fuerzas Especiales). Por orden del rey de Jordania, Abdullah II, la empresa estadounidense Alliant Techsystems (ATK) desarrollará y modificará en sus instalaciones de Fort Worth dos CN-235 para misiones especiales. Ambos serán armados con un cañón monotubo de 30 mm LW30mm M230LF (el de dotación del helicóptero de ataque estadounidense “Apache”), misiles de guía láser “Hellfire” y cohetes no guiados de 70 mm. Ade-



EL 235 PUEDE CONVERTIRSE EN CAÑONERO POR UNA ESCASA INVERSIÓN ECONÓMICA Y CON UNA GRAN PROYECCIÓN EN ALGUNOS MERCADOS.

más, para operaciones de vigilancia, reconocimiento e inteligencia (ISR), se les integrará el sistema de misión STAR con la torreta MX-15D. Esta incorpora una cámara de luz diurna de vídeo en color con zoom, una cá-

«El C-235 o el C-27J, son aparatos que exigen menor mantenimiento, usan pistas más cortas y pueden ser modulares para cumplir con otro tipo de misiones»



LOS CAÑONEROS HAN INCREMENTADO SUS MEDIDAS DE AUTODEFENSA POR SU VULNERABILIDAD EN ATAQUES CERCANOS.



DISPARO DEL CAÑÓN DE 105 MM, DURANTE UNA OPERACIÓN NOCTURNA.

mara de luz diurna mono con lentes “spotter”, un sensor de alta magnificación IR con un zoom de cuatro pasos y un telémetro-marcador láser. También estarán equipados con el sistema de enlace de datos BMS para la transmisión y recepción en tiempo real de imágenes, equipos de comunicaciones tácticas VHF/UHF, un sistema de detección de aproximación de misiles e iluminación láser AN/ARR-47A(V)2 y dispersadores de señuelos AN/ALE-40. Esta modificación convertirá al apacible 235 en un cañonero letal por una escasa inversión económica y con una gran proyección en algunos mercados. Y queda otro cañón legendario, el A-10, pero esa... es otra historia ■