



Gallego

Hércules Avión de combate

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación

SU ARMAMENTO

EL C-130 «Hércules» es un avión de transporte y además puede lanzar la carga en vuelo. Un bombardero es, en esencia, un avión que transporta y lanza bombas. Pues bien, tanto a la USAF como a la Fuerza Aérea argentina se les ocurrió la brillante idea de emplear a los Hércules como bombarderos.

En la guerra del Vietnam, debido a

la espesura de la jungla, el ejército americano tenía problemas para encontrar zonas donde se pudieran llevar a cabo desembarcos aéreos desde helicópteros. Al mismo tiempo tenía un excedente de bombas de 10.000 libras, procedentes de la Segunda Guerra Mundial. A alguien se le ocurrió la «genial» idea de lanzar estas bombas como si se tratara de una carga cualquiera, además para que el efecto fuera mayor y no se creara un cráter que di-

ficultara la instalación del posible helipuerto, se las equipó con una especie de pértiga que provocaba la explosión a unos cinco pies del suelo. Los resultados fueron tan satisfactorios que se fabricaron bombas de 15.000 lb. para ser lanzadas desde el Hércules.

La Fuerza Aérea argentina, durante la guerra de las Malvinas, armó a sus Hércules con bombas de caída libre. Estas bombas iban en unos lanzadores instalados bajo los planos. El pi-



loto maniobraba el avión hasta colocar el blanco en el visor, entonces accionaba el disparador que se había instalado en la columna de control. Los blancos que eran objetivo de estos ataques eran los barcos de aprovisionamiento de la flota británica, estos barcos seguían rutas que estaban fuera del alcance de los cazas. Empleando estos medios los argentinos hundieron un petrolero que curiosamente se llamaba «Hércules».

Otra de las ideas que tuvo gran éxito en la guerra de Vietnam fue la de montar en un Hércules una pieza de artillería. Esta modificación del modelo básico se conoce como AC-130 «Gunship» (Cañonero), auténtico «corsario» del aire. Haciendo un ejercicio de imaginación, podemos relacionar el AC-130 con aquellos buques mercantes cuya «patente de corso» les avalaba para perseguir a las embarcaciones enemigas.

El AC-130, a la hora de atacar las ru-

tas de comunicación, era más adecuado y efectivo que cualquier caza. El motivo, por el cual destruyeron gran cantidad de material, fue principalmente porque operaban de noche, cuando la actividad era mayor a lo largo de estas rutas. Aunque no llevasen bombas, cualquier cosa que se moviese era vulnerable a sus cañones de 40 mm., y no tenían problemas de espacio y peso para llevar toda la munición que pudiese hacer falta. Su autonomía le permitía estar más tiempo en la zona de operaciones. Otra gran ventaja que tenía el AC-130 sobre los cazas era que, mientras éstos tenían que buscar los objetivos de oportunidad a una velocidad de 400/500 nudos y además normalmente sólo va un piloto, en un Hércules se pueden buscar a 150/160 nudos y hay seis o siete tripulantes mirando.

Una vez localizado un objetivo, que podía ser un camión aislado o un convoy, se disparaban un par de salvos con una carga explosiva especialmen-

te preparada, éstas al estallar lo hacían como si de unos fuegos artificiales se tratara. Al ver las explosiones los conductores paraban los vehículos y salían huyendo. Entonces era cuestión de dar vueltas hasta destruir los vehículos, primero se destruían el de cabeza y el de cola del convoy, después uno a uno caían los demás. Se llegó a dar el caso de que en una sola salida fueron destruidos o dañados 27 camiones.

El AC-130 no sólo ha sobrevivido a la guerra de Vietnam, sino que además ha incrementado su potencia de fuego. Actualmente su armamento consiste en un cañón de 105 mm., otro de 40 mm., dos de 20 mm., y dos ametralladoras de 7.62 mm.

Además de las bombas que pueda lanzar o de los cañones que pueda llevar, también se puede considerar como «su armamento» aquel que puede lanzar para apoyar a las fuerzas propias empeñadas en combate. El C-130 puede lanzar 64 paracaidistas, un vehículo



Braco



Callego



blindado que pueda pesar hasta 35.000 lb., una pieza de artillería, puestos de tiro de misiles contra carro, etc. Todo este armamento se puede considerar, en cierto modo, como del avión puesto que es lanzado por éste.

SU FORTALEZA

Una de las características de las que puede presumir el C-130 es la capacidad que tiene de encajar golpes y seguir volando. En la guerra del Vietnam se dieron algunos casos que muestran hasta qué punto es capaz de aguantar el avión.

En una misión de lanzamiento de combustible a una unidad de helicópteros, al regresar al campo se contabilizaron 87 impactos de arma ligera desde las puertas de paracaidistas hasta la cola.

En una operación de aerotransporte bajo fuego enemigo, después de abortar el despegue debido a que la metralla de una granada de mortero había destrozado la rueda trasera y ocasionado pérdidas de combustible en el plano derecho, se decidió inten-

tar otra vez el despegue. Mientras se alineaba de nuevo en pista, la explosión de otra granada dañó el plano izquierdo y dos ventanillas del piloto. Finalmente se consiguió despegar con 200 pasajeros a bordo (el número de pasajeros para el cual está certificado el avión es de 92). Al llegar al destino se contabilizaron hasta 104 impactos.

En otro vuelo de lanzamiento de cargas, esta vez de munición, a una unidad sitiada por tropas de Vietnam del Norte, un C-130 fue alcanzado por la AAA (Artillería Anti-Aérea) perdiendo los motores 1 y 2. A pesar de ello regresaron a la base, y aunque en el circuito de tráfico perdieron un tercer motor consiguieron aterrizar.

Cambiando de teatro de operaciones, en la guerra de las Malvinas, la Fuerza Aérea argentina perdió un C-130. Este avión, después de ser alcanzado por un «sidewinder», siguió volando hasta que fue abatido con el cañón.

El C-130 está construido pensando en que va a entrar en combate, por eso todos sus sistemas están al menos duplicados. Así lleva dos sistemas hi-

dráulicos con dos bombas en cada sistema, de forma que con cualquiera de ellos le es suficiente para funcionar. En el caso de pérdida total de la asistencia hidráulica, con una adecuada técnica de pilotaje y un esfuerzo coordinado entre piloto y copiloto también se puede controlar el avión.

En lo que se refiere al combustible cuenta con ocho depósitos y desde cualquiera de ellos se puede alimentar cualquier motor. También dispone de cinco generadores de corriente; con uno le es suficiente para volar en instrumental y si las condiciones de vuelo son visuales con la batería le basta.

El sistema de frenos se puede activar de tres formas distintas y además, en cualquier pista en las que se opera normalmente, se puede detener el avión empleando sólo la reversa.

El tren de aterrizaje se puede bajar de tres formas distintas. De todas formas si por alguna extraña combinación de averías el avión tuviese que tomar tierra sin tren de aterrizaje, como ya ocurrió en los vuelos de experimentación, cambiándole la chapa de la «panza» se podría poner de nuevo en vuelo.



Piazuelo

De todo esto se puede deducir que el C-130, aunque pueda ser fácil de alcanzar, no resulta fácil de abatir.

SU CAMPO DE BATALLA

En Estados Unidos, los alumnos del curso de navegante, antes de finalizar el mismo y antes de tomar la decisión de a qué «avión» les gustaría ir destinados, reciben unas conferencias informativas. En estas conferencias se les da una visión general sobre los distintos sistemas de armas, misiones, bases a las que pueden ir destinados, etc.

Como es natural cada conferenciante intenta vender su «producto» diciendo que su avión es el mejor. En una de estas conferencias el orador era un navegante de C-130, y para convencer al auditorio de que el Hércules era la mejor opción enfocó la conferencia desde el punto de vista operativo titulándola: «Estamos donde está la acción».

Desde que el Hércules entró en servicio, en 1956, ha estado presente en la práctica totalidad de situaciones de crisis y conflictos armados. Podemos recordar entre otros:

La operación «Dragon Rouge» llevada a cabo en Stanleyville (Congo Belga), donde se rescataron más de 1.600 ciudadanos occidentales retenidos como rehenes por fuerzas rebeldes.

La guerra de Vietnam, donde se empleó en todo tipo de operaciones.

La operación «Thunderball», llevada a cabo en Entebbe, donde fueron rescatados los pasajeros de un vuelo de Air France secuestrado por terroristas palestinos.

La Guerra de las Malvinas, donde se empleó por los dos bandos. Los Hércules argentinos estuvieron entrando en Puerto Argentino hasta el último día de la guerra.

En la operación «Just Cause» llevada a cabo en Panamá y en la operación «Urgent Fury» llevada a cabo en la isla de Granada.

En las operaciones «Desert Shield» y «Desert Storm» contra Iraq.

Por último, en el conflicto yugoslavo, ha sido fundamental en el puente aéreo a Sarajevo, en la operación

(Los datos relativos a la guerra de Vietnam han sido sacados del libro «HERK: Hero of the Skies» de Joseph Earl Dabney).

Una de las características de las que presumir el C-130 es la capacidad que tiene de encajar golpes y seguir volando. En la guerra del Vietnam se dieron algunos casos que muestran hasta qué punto es capaz de aguantar el avión.

«Provide Promise» lanzando ayuda humanitaria sobre Bosnia y en la operación «Deny Flight» donde están operando los modelos KC-130 cisterna, AC-130 cañonero y EC-130 puesto de mando.

SU TACTICA

La táctica a emplear por el Hércules viene condicionada por su tamaño y lentitud. Su tamaño posibilita su detección, visual o radar, a gran distancia. Su lentitud hace que su tiempo de exposición a los sistemas de armas antiaéreos sea grande y además le impide escapar por velocidad a los cazas enemigos.

Para contrarrestar estos puntos negativos se requiere un servicio de inteligencia que proporcione una información completa y exacta del teatro de operaciones. Esta información



Desde que el Hércules entró en servicio, en 1956, ha estado presente en la práctica totalidad de situaciones de crisis y conflictos armados.

permitirá evitar la amenaza planeando una ruta que en lo posible esté fuera del alcance de los sistemas de armas enemigos.

Si no se puede evitar la amenaza hay que esquivarla, empleando para ello maniobras evasivas y equipos de guerra electrónica. A la hora de realizar maniobras evasivas contra cazas, la misma lentitud que le impide escapar por velocidad le permite realizar virajes con un radio inferior al de cualquier caza, manteniendo al mismo tiempo un elevado régimen de viraje. Durante la realización de estos virajes defensivos es importante mantenerse «pegado» al suelo para que la señal infrarroja y radar se confunda con el terreno.

El peor enemigo del C-130 son la artillería antiaérea y los misiles infrarrojos portátiles. Contra la caza enemiga se puede emplear la caza propia, contra los misiles anti-aéreos guiados por radar se pueden emplear aviones de escolta cuyo objetivo sea suprimir las defensas aéreas (SEAD); pero una pieza de AAA o un soldado con un SAM-7 en el hombro puede aparecer en cualquier lugar y contra esa amenaza el Hércules está solo. La única defensa posible contra estas amenazas es disponer de un blindaje que proteja la cabina de vuelo y carga, preparar los depósitos de combustible con una especie de espuma para que no estallen si son alcanzados y disponer de alertadores contra misiles y dispensadores de bengalas.

El C-130 puede operar a alturas de crucero de unos 25.000 pies, fuera del alcance de la AAA de calibre ligero. También puede actuar a la altura de la copa de los árboles a una velocidad de unos 250 nudos. La carga de pago puede ser de hasta unos 15.000 kgs., pudiendo ser lanzada en vuelo o aerotransportada a un campo que tenga una pista de unos 1.000 mts., que no tiene que estar asfaltada.

El Hércules, como todos los gigantes, también tiene su talón de Aquiles: se encuentra en las exigencias de las operaciones de lanzamiento en la zona del objetivo. Cuando se llega a la zona de lanzamiento, en vez de acelerar y pasar lo más rápido posible, se decelera para poder abrir las puertas de lanzamiento, se sube a la altura de lanzamiento, o se baja si se viene a alta cota, y se mantiene línea de vuelo para que los paracaidistas o la carga caigan en su sitio.

Para minimizar esta situación de riesgo, se busca la ruta de aproximación a la zona lo más favorable posible y se espera hasta el último momento para decelerar. A pesar de esto y en el mejor de los casos no se puede impedir que el avión sea un objetivo estable durante unos noventa «eternos» segundos.

Pero un lanzamiento no es la misión más arriesgada, el riesgo se multiplica si hay que aterrizar. El C-130 puede operar desde pistas incluso inferiores a los 1.000 mts., y aterrizar un avión, que puede pesar 130.000

lb. en un campo de estas dimensiones ya es de por sí un riesgo. Además por muy entrenada que esté la tripulación y por muy eficaces que sean los procedimientos de descarga de combate, no hay quien evite el que desde el aterrizaje al despegue pasen menos de tres «interminables» minutos.

EPILOGO

La USAF, en su actual organización, tiene a sus unidades de C-141 «Starlifter» y C-5 «Galaxy» encuadradas en el AMC (Air Mobility Command) que podemos traducir por Mando Aéreo de Transporte, sin embargo, a sus unidades de C-130 «Hércules», siendo éste también un avión de transporte, las tiene encuadradas en el ACC (Air Combat Command) que podemos traducir por Mando Aéreo de Combate, y esto es porque realizan misiones de combate.

Hércules, el personaje mitológico, hijo de Zeus y de Alemena, es uno de los más célebres héroes de la antigüedad. Además de los doce trabajos, que según la leyenda realizó, se le atribuyen muchas otras hazañas. Por todo ello recibió la inmortalidad.

Hércules, el avión de combate, es construido por Lockheed, realizó su primer vuelo en abril de 1955, hace 40 años. No es una leyenda, está en servicio en unos 60 países. Por todo ello recibirá a su vez la «inmortalidad», pasando a la historia de la aviación como uno de sus héroes ■