

# La nueva Fuerza Aérea de Afganistán



DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

UN PAÍS EN GUERRA CASI CONSTANTE, MONTAÑOSO, ÁRIDO, EXTENSO, SIN APENAS VÍAS DE COMUNICACIÓN, CON ESCASOS RECURSOS Y DEMASIADOS PROBLEMAS. ESE EL QUE TIENE COMO COMETIDO DEFENDER LA RESURGIDA Y TODAVÍA ESCASA FUERZA AÉREA DE AFGANISTÁN. CON EL FIN OFICIAL DE LA MISIÓN DE LA OTAN EN DICIEMBRE DE 2014 LA MAYOR PARTE DE LAS AERONAVES DE LA COALICIÓN ABANDONARON EL PAÍS Y QUEDÓ EN MANOS DE LA MISIÓN “RESOLUTE SUPPORT”, MÁS REDUCIDA EN MEDIOS Y LIMITADA POR SUS NUEVAS REGLAS DE COMBATE, LA TAREA DE PRESTAR APOYO A LAS FUERZAS LOCALES. LA LLEGADA DE LOS SUPER TUCANO ABRE UN NUEVO CAPÍTULO

## AVIONES PARA REYES, COMUNISTAS, GUERRILLEROS, TALIBANES Y EL SIGLO XXI

**A** comienzos de los años 20 las dos potencias que dominaban entonces la región, el Reino Unido y la Unión Soviética, proporcionaron al reformista rey Amanullah los aviones para que naciera la rama aérea de sus ejércitos. El monarca había quedado impresionado por su poder y eficacia cuando las fuerzas británicas los emplearon en la tercera guerra anglo-afgana (1919). Ese mismo año una delegación de Afganistán, que fue el primer país en el



mundo en reconocer al gobierno soviético, visitó Moscú en busca de apoyo técnico y progreso. Los agradecidos líderes del nuevo régimen soviético firmaron un acuerdo de amistad y el

reconocimiento mutuo de ambas naciones, un paso que cimentaría una duradera “relación especial” entre los dos gobiernos y permitiría que los instructores soviéticos llegaran a Afganistán para entrenar y volar en la joven fuerza aérea afgana. El aparato mayoritario en esta época fue el Polikarpov R-1s, una copia soviética del británico De Havilland DH.9A. La mayoría quedaron destruidos en la guerra civil que estalló en 1928 y que forzó la caída del rey. La llegada al trono en 1933 del adolescente Rey Zahir Sha vino acompañada por una figura clave y reformista, su tío Mohammed Hashem. Como primer ministro abrió el país



*Una pareja de "Hind" sobrevuela Afganistán, una escena con décadas de historia.*



a emprendedores extranjeros (tanto soviéticos como occidentales), logró la neutralidad en la Segunda Guerra Mundial y fue promotor de políticas de reformas educativas, sanitarias y militares. A las filas afganas se incorporaron en los años 30 los británicos Hawker Hind y 16 italianos IMAM Ro.37. En 1947 el arma aérea pasó a

denominarse Real Fuerza Aérea afgana, designación que mantuvo hasta 1973, con el incruento golpe de estado de Mohammed Daud Khan.

El gran salto se produjo en los Cincuenta con el impulso que dieron los asesores soviéticos y todo el material aéreo que trajeron consigo. Ya en 1960 los afganos contaban con 100 moder-

nos aparatos entre cazas, bombarderos IL-28, transportes y unos cuantos helicópteros. Los pilotos afganos en esta época, de teórica no alineación, se formaban tanto en Estados Unidos y algunos países europeos como en la Unión Soviética o en la vecina India. Durante los cinco años de presidencia de Mohammed Daud Khan, finalizada con el



*Las fuerzas afganas aún mantienen en vuelo varios L-39C checos para entrenamiento de sus pilotos.*

golpe de estado comunista de 1978, se produce un acercamiento a Moscú que se traduce en un importante suministro de cazas Mig-21 y transportes An-24 y An-26. En 1979 los asesores soviéticos en el país cambian su papel por el de “tropas de combate” dada la caótica situación política que vive Afganistán, inestabilidad que acabará desembocando en una invasión que se prolongará hasta el 14 de febrero de 1989, fecha en la que el Ejército Soviético se retira formalmente de territorio afgano. Durante este tiempo se reforzó notablemente a la Fuerza Aérea de Afganistán con fines muy claros: intentar derrotar a las fuerzas de los rebeldes muyahidines, disuadir la involucración de terceros y hacer del poder aéreo un pilar para afianzar el gobierno pro soviético de Mohammad Najibulá. Las aeronaves en servicio superaron las 400, haciendo de los afganos una “preocupación” para algunos de los países vecinos con sus 240 cazas y cazabombarderos de fabricación soviética (90 MiG-17, 45 MiG-21, 45 Il-28 y 60 Su-7 y Su-17), 40 aviones de transporte Antonov y 150 helicópteros de los modelos Mi-8 y Mi-24. La mayoría eran pilotados

por asesores rusos, checoslovacos o cubanos, de los que hubo 5.000 junto a los 7.000 miembros de las fuerzas afganas. Con el fin de la ocupación soviética estalló la guerra civil y la Fuerza Aérea afgana, que contaba entonces con unas 350 aeronaves, se dividió entre las cinco facciones beligerantes. Cuando los talibanes tomaron el poder tras una sangrienta guerra civil que se prolongó de 1992 a 1996 solo dos de los contendientes contaban con aeronaves operativas. El régimen de los fundamentalistas islámicos consiguió mantener relativamente en vuelo, y gracias a la canibalización, hasta cinco MIG-21MF, diez Sukhoi-22, cinco L-39C, seis Mil Mi-8, cinco Mi-35 y unos pocos An-12, An-26 y An-24/32. En 2001 llegaron las fuerzas occidentales y lo que no ya era chatarra fue convenientemente reducido a ese estado o capturado.

Reactivada en 2002, hoy la Fuerza Aérea afgana es la heredera de la mermada Fuerza Aérea del Ejército Na-

cional afgano y del Cuerpo Aéreo del Ejército Nacional afgano. Con apenas unas decenas de aparatos, ninguno de ellos cazabombarderos de última generación, ni supersónicos, ni hasta ahora excesivamente destacables por sus prestaciones, la ANAAF está siendo reconstruida y modernizada por la NATO Air Training Command-Afghanistan (NATC-A), sucesora de la Combined Air Power Transition Force (CAPTF), como parte del Combined Security Transition Command-Afghanistan que lideran los Estados Unidos. Está dividida en tres alas: la primera en Kabul (con el Cuartel General), la segunda



en Kandahar y la tercera en Shindand, Herat, empleada también como centro de entrenamientos. En enero de 2008 el entonces Presidente Hamid Karzai, durante la inauguración del nuevo cuartel general en el Aeropuerto Internacional de Kabul, afirmó que la fuerza aérea de su país había renacido. Por primera vez desde hace décadas nuevas promociones de pilotos afganos están siendo formadas. Entre ellos hay que mencionar a Niloofar Rahmani. En 2013, con 21 años, se convirtió en la primera mujer piloto de la Fuerza Aérea afgana tras la caída del

en Kandahar y la tercera en Shindand, Herat, empleada también como centro de entrenamientos. En enero de 2008 el entonces Presidente Hamid Karzai, durante la inauguración del nuevo cuartel general en el Aeropuerto Internacional de Kabul, afirmó que la fuerza aérea de su país había renacido. Por primera vez desde hace décadas nuevas promociones de pilotos afganos están siendo formadas. Entre ellos hay que mencionar a Niloofar Rahmani. En 2013, con 21 años, se convirtió en la primera mujer piloto de la Fuerza Aérea afgana tras la caída del

***«El gran salto de la Fuerza Aérea afgana se produjo en los Cincuenta con el impulso que dieron los asesores soviéticos y todo el material aéreo que trajeron consigo»***



régimen talibán. Además de la dureza de la selección y la formación tiene que hacer frente a la sociedad afgana, con su rechazo a que las mujeres ocupen determinados empleos, por lo que habitualmente recibe amenazas de muerte tanto de los talibanes como de sus propios conciudadanos. Es, desde su graduación, piloto de la Cessna 208 en el 201st Kabul Air Wing. También, por primera vez desde hace décadas, están llegando aparatos de ala fija y helicópteros que pueden verse habitualmente operando en los aeropuertos de Kabul, Kandahar y Shindand, principalmente, o en Herat, Camp Marmal, Camp Bastion o Bagram. A día de hoy las Fuerzas Aéreas afganas cuentan con 3 Aero L-39 "Albatros" checos para entrenamiento y ataque ligero de los 35 que recibieron desde 1977; 26 Cessnas 208 "Caravan" de los Estados Unidos para entrenamiento y transporte ligero; 6 Cessna 182 estadounidenses para entrenamiento; 4 Lockheed C-130 Hercules del modelo H que reemplazaron en 2013 a los 20 C-27A/Aeritalia G.222 que fueron destruidos por pura burocracia; 5 Antonov An-32 de transporte táctico (se recibieron más de 70 desde 1987); un Antonov An-26 de transporte táctico (se tuvieron más de 50 recibidos desde los años Setenta); 3 Boeing 727 para transporte de personalidades; 17 PC-12NG de fabricación suiza operados por las fuerzas



*Desde EE.UU. han llegado la mayor parte de novedades en el inventario afgano, como 26 Cessnas 208 "Caravan" para entrenamiento y transporte ligero (arriba), 6 Cessnas 182 para entrenamiento básico (medio) y 4 C-130 "Hercules" para transporte (abajo).*

especiales afganas y, la gran novedad, los primeros cuatro de veinte unidades encargadas del Embraer A-29 “Super Tucano”, un entrenador avanzado que es empleado también en misiones de apoyo cercano y contrainsurgencia. El objetivo previsto para este 2016 es que la Fuerza Aérea Afgana esté dotada con entre 130-140 aeronaves y una plantilla de 8000 efectivos. Actualmente cuenta con 100 aeronaves y 5000 personas en sus filas.

## HELICÓPTEROS, EL CABALLO DE BATALLA EN AFGANISTÁN

La complicada orografía, las limitaciones al transporte terrestre por las escasas infraestructuras y la precaria seguridad, el apoyo a las fuerzas que combaten a los insurgentes, prestar ayuda y asistencia a la población que vive en zonas remotas o que se puedan celebrar elecciones son solo algunos de los motivos que han hecho del helicóptero el medio ideal para las Fuerzas Armadas afganas. Con ellos transportan tropas, evacúan heridos, distribuyen suministros o prestan un valioso servicio en tareas de exploración, observación y apoyo a cercano a las fuerzas terrestres. El gobierno afgano cuenta con nueve Mil Mi-24/35 de ataque de los que seis fueron donados recientemente por la República Checa (llegaron a contar con 115 Mil Mi-24 entregados desde 1979 por la URSS), 98 Mil Mi-17 de transporte y ataque ligero de los que están 3 dedicados al transporte presidencial y de personalidades, 3 HAL “Cheetah” de fabricación india y 18 MD 530F “Cayuse Warrior” estadounidenses de ataque ligero. A los Mil Mi-24/35 de ataque en primera línea se les van a sumar tres cedidos la Fuerza Aérea india, que los va a sustituir por los nuevos “Apache”, y en el aire está un contrato con Rusia para el suministro de una cantidad indeterminada de ellos. Durante la invasión soviética los muyahidines apodaron al popular “Hind” como el “Carro del Diablo” y de él decían que “no



tememos a los soviéticos. Tememos a sus helicópteros”. Décadas después siguen siendo un aparato muy respetado que vuela en el mismo escenario y con el mismo cometido: atacar agrupaciones de fuerzas, posiciones fortificadas o brindar un masivo apoyo de fuego con su impresionante arsenal volador. Mucho más ligero pero no menos letal es el “Cayuse Warrior”. MD Helicopters ha firmado un contrato para la entrega de doce nuevas unidades que, al igual que los que ya prestan servicio en las fuerzas afganas, incluye en el paquete de equipamiento paneles de blindaje balístico Kinetic Defense, armas HMP400 de FN Herstal y capacidad para lanzar cohetes de 2.75”.

Pero, pese a las habilidades y el apoyo que prestan tanto los Mil Mi-35 artillados como los MD-530, los mandos militares y las tropas que combaten en primera línea reclamaban desde la retirada de la OTAN un avión que fuera capaz de lanzar munición pesada y de precisión sobre las posiciones que los guerrilleros ocultan en cuevas, grutas o en fuertes. La solución llegaría desde Brasil pasando por EE.UU.

## LOS TUCANOS VUELAN LEJOS DEL AMAZONAS

“Hoy, uno de los deseos de Afganistán ha sido cumplido”, aseguraba el pasado 11 de febrero el presidente de Afganistán durante la ceremonia de bienvenida de los primeros Embraer/SNC A-29 “Super Tucano” a Kabul. “La primera fase de la reconstrucción de las Fuerzas Aéreas de Afganistán ya ha terminado”, afirmó en su discurso

**«En los ochenta las aeronaves en servicio superaron las 400, haciendo de los afganos una “preocupación” para algunos de los países vecinos »**

*Un Mil Mi-24/35 prestando apoyo de fuego cercano a tropas gubernamentales frente a fuerzas hostiles.*



*Los MD 530F "Cayuse Warrior" estadounidenses de ataque ligero están demostrando que, pese a ser pequeños, son letales.*



*La Fuerza Aérea Afgana tiene al Mil Mi-17 como su principal medio de transporte.*

Ashraf Ghani. Diseñado para funcionar en escenarios con altas temperaturas y en los terrenos más accidentados, el A-29 es una aeronave ligera y muy maniobrable capaz de llevar a cabo misiones de apoyo aéreo cercano, escolta armada, vigilancia o interdicción aérea. Según el general estadounidense Christopher Craig, comandante de la misión de entrenamiento de la Fuerza Aérea afgana, "puede volar a baja velocidad y baja altura, es fácil de pilotar y proporciona una precisión excepcional empleando sus armas". Junto con los aviones, la USAF (Fuerza Aérea de los Estados Unidos) llevó a Afganistán a ocho pilotos y 12 técnicos de mantenimiento de 81º Escuadrón de Combate para

**«En 2001 llegaron las fuerzas occidentales para derrocar a los talibanes y lo que no era ya chatarra fue convenientemente reducido a ese estado o capturado»**

entrenar a los afganos en la operación de este aparato en situaciones reales contra objetivos de los talibanes o los yihadistas del DAESH. El programa de entrenamiento, en el que participarán 30 pilotos y 90 técnicos locales en los próximos tres años, fue diseñado para proporcionar a los militares afganos los conocimientos y habilidades necesarios para proporcionar apoyo aéreo a las fuerzas amigas, construir capacidades propias, cumplir con las necesidades operacionales y aumentar los recursos, reducir el tiempo de respuesta y alterar el cálculo estratégico de posibles adversarios ante posibles acciones armadas. La formación de pilotos y técnicos afganos en suelo estadounidense tuvo algún pro-

blema de "personal", ya que varios de ellos "desaparecieron", incluso uno de los pilotos fue detenido en Canadá tras haber entrado en el país ilegalmente.

La cantidad total de A-29 "Super Tucano" encargada en 2013 por el Pentágono en el marco del programa de Apoyo Aéreo Luz (LAS, siglas en inglés), fue de 20 unidades por 427 millones de dólares, aunque es probable que en los próximos años estos pedidos aumenten el número de unidades ya que la Fuerza Aérea de Afganistán planea tener 150 aviones en no demasiado tiempo. Previsto está que la flota de los 20 A-29, un avión que ha sido ya seleccionado por 13 naciones, esté entregada y plenamente en servicio en 2018. Según el Pentágono los EE.UU. han gastado más de 2500 millones de dólares desde el año fiscal 2010 para entrenar, equipar y mantener la Fuerza Aérea afgana, un esfuerzo que deberá continuar durante varios años para

poner fin a una guerra que está lejos de haber terminado. Es en este contexto donde los nuevos “Super Tucano” demostrarán su utilidad. Estos turbohélices están dotados con sofisticados equipos de aviónica, incluyendo mandos HOTAS, head-up displays, pantallas de cristal, controles por ordenador y dispositivos FLIR de imagen térmica por infrarrojo que ayudan a los pilotos a detectar objetos en el suelo durante la noche o en condiciones de escasa visibilidad. También pueden orbitar durante largos períodos en zonas de conflicto y llevar una gran carga de bombas de todo tipo, desde las nuevas SDB (bombas de pequeño diámetro), las guiadas por láser a las inertes de 250 y 500 libras. La A-29 están además armado con dos ametralladoras de calibre 50 montadas en

el interior de las alas y puede llevar más ametralladoras, un cañón automático de 20 mm., lanzacohetes o misiles aire/aire como los AIM-9L “Sidewinder” en los soportes (dos en cada ala y uno bajo el fuselaje). Un motor turbohélice Pratt & Whitney PT6A-68/3 de 1.600 SHP con FADEC (Full Authority Digital Engine Controls) y EICAS (Engine Indication and Crew Alerting System) permite a esta aeronave salir rápido de muchos atolladeros.

### AFGANISTÁN 2016

Las tropas del Estados Unidos y la OTAN terminaron sus operaciones en la nación asiática en 2014. La continuidad de la misión aliada a partir del 1 de enero de 2015 se denomina “Operación Apoyo Resuelto” y

es mucho más limitada en personal, 13.000 militares, y en objetivos, entrenar y asesorar a las fuerzas afganas hasta fines de 2016. El 15 de octubre de 2015 el presidente estadounidense Barack Obama anunció que mantendrá 5.500 soldados en Afganistán cuando deje el cargo en 2016. Por su parte, el comandante de las fuerzas estadounidenses y de la OTAN en Afganistán, el general estadounidense John Campbell, quiere otra extensión de la misión y que los 9.800 soldados estadounidenses desplegados actualmente se mantengan en el país durante el mayor tiempo posible. EE.UU. por medio de acuerdos con Kabul presta además “asesoría y asistencia a las fuerzas afganas”. Sus reglas de enfrentamiento no permiten a las fuerzas estadounidenses en Afganistán atacar a los talibanes a menos que éstos supongan



*Niloofar Rahmani se convirtió en 2013, con 21 años, en la primera mujer piloto de la Fuerza Aérea de Afganistán.*

**«Por primera vez desde hace décadas nuevas promociones de pilotos afganos están siendo formadas»**



*Primera promoción de nuevos pilotos afganos.*



una amenaza directa. Las fuerzas del DAESH, que no están sujetas a estas limitaciones, son una potencial amenaza estratégica y reciben frecuentes visitas de los cazabombarderos estadounidenses en su bastión de Nangarhar. La guerra en Afganistán, que comenzó en 2001 con la invasión internacional liderada por fuerzas estadounidenses y acabó con el derrocamiento del régimen talibán, atraviesa una de sus etapas más violentas y complejas. De acuerdo con un reciente informe del Pentágono sobre Afganistán la situación de seguridad se ha deteriorado desde julio “con un aumento en ataques eficaces de los insurgentes y un aumento de las bajas”.

Esta guerra, la más larga y relegada que ha librado EE.UU., superó su propia cifra de víctimas por la violencia en 2015, tal como recoge el últi-

## CARACTERÍSTICAS DEL A-29 “SUPER TUCANO”

TRIPULACIÓN: 1 (A-29A), 2 (A-29B).  
 LONGITUD: 11,33 m.  
 ENVERGADURA: 11,14 m.  
 ALTURA: 3,97 m.  
 PESO VACÍO: 3.020 kg.  
 PESO CARGADO: 4.520 kg.  
 PESO MÁXIMO AL DESPEGUE: 5.400 kg.  
 PLANTA MOTRIZ: 1 turboprop Pratt & Whitney Canada PT6A-68C.  
 POTENCIA: 1.600 SHP.  
 HÉLICES: 1× Hartzell HC-B5MA-2 de 5 palas por motor.  
 VELOCIDAD MÁXIMA OPERATIVA (VNO): 320 nudos.  
 ALCANCE: 4,820 km.  
 TECHO DE VUELO: 35,008 pies.

ARMAMENTO: 2 × ametralladoras 12,7 mm FN Herstal M3P situadas en las alas y en los soportes 1.500 kg de armas externas en cinco puntos duros bajo el fuselaje y alas: 1 cañón automático GIAT M20A1 de 20 mm.; 3 ametralladoras FN Herstal HMP M3P de 12,7 mm.; 4 ametralladoras Dillon Aero M134 Minigun de 7.62 mm.; bombas convencionales Mk 81/Mk 82/M-117; bombas incendiarias BINC-300; bombas de racimo BLG-252; bombas guiadas de precisión FPG-82/SMKB-82/GBU-54/GBU-38/GBU-39/Paveway II; misiles aire-aire AIM-9L “Sidewinder”/ MAA-1A “Piranha”/Python 3/Python 4; y misiles aire-tierra AGM-65 “Maverick” y Delilah AL.



«A comienzo de año llegaron a Kabul las primeras cuatro, de veinte unidades, encargadas del Embraer A-29 “Super Tucano”»

El “Super Tucano” es capaz de llevar a cabo misiones de apoyo aéreo cercano, escolta armada, vigilancia o interdicción aérea.

mo informe emitido por la UNAMA, la Misión de Asistencia de las Naciones Unidas en Afganistán. El recuento indica que 3545 personas perdieron la vida y 7457 resultaron heridas, números que suponen un cuatro por ciento de aumento respecto a las de 2014 y fijan un nuevo récord nada ilustre desde que comenzaron a contabilizarse medirse las víctimas del conflicto en 2009. Tampoco se han librado de la sangría las fuerzas de seguridad afganas, que han sufrido también un récord de bajas después de tomar la plena responsabilidad en mantener la seguridad del país. Con la retirada de los militares occidentales los talibanes controlan más territorio que en ningún momento desde 2001. No ha comenzado plenamente la temida ofensiva primaveral y los insurgentes han avanzado por el sur y el este, donde controlan los distritos de Musa Qala y Nawzad en la provincia de Helmand, mientras que en el norte lograron su mayor victoria en estos años de guerra al capturar temporalmente la ciudad de Kunduz, un duro revés para las tropas locales y los esfuerzos occidentales. La llegada a la presidencia de Ashraf Ghani ha traído apertura y la posibilidad de mantener un diálogo que permita pensar en una posible paz en el país. Tras varios intentos fracasados, principalmente por

la muerte del líder y fundador de los talibanes Mohammad Omar (el mulá “tuerto”) y las luchas internas posteriores por el poder, Ghani ha vuelto a ofrecer los talibanes conversaciones directas que se traduzcan en una participación política y en un proceso de paz con el Gobierno. En la conmemoración en Kabul del 27º aniversario de la retirada de las tropas soviéticas el presidente afgano aseguró que “si el objetivo (de su lucha) es la participación política, nuestra Constitución no excluye a nadie”. En un llamamiento poco habitual recordó a las fuerzas armadas opositoras, tanto a los talibanes como al resto de “oponentes” que la constitución del país está fundamentada en los “valores islámicos” y permite a todas las “partes” y “grupos” utilizar la vía política para alcanzar sus objetivos, por lo que alcanzar el poder no puede seguir llamándose “yihad” o guerra santa. El ministro de Exteriores afgano, Salahuddin Rabbani, ha señalado que todas las facciones insurgentes deben aprovechar “esta buena oportunidad” y rechazar la violencia, si no es así, ha recordado la advertencia de que se usará toda la fuerza contra los grupos armados que “rechacen” unirse al proceso. De ser necesario, buena parte de esa responsabilidad recaerá en renovada Fuerza Aérea afgana. •