

Los polivalentes aviones de ataque ligero

En todo lugar, en todo momento

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor



A LOS MÚLTIPLES CONFLICTOS DE BAJA INTENSIDAD O ASIMÉTRICOS, QUE DESGRACIADAMENTE SURGEN A LO LARGO DEL PLANETA, SE ESTÁN SUMANDO LOS DENOMINADOS HÍBRIDOS, PARA LOS CUALES, LOS AVIONES DE ATAQUE LIGERO SE ESTÁN CONVIRTIENDO EN UNA EXCELENTE OPCIÓN PARA LLEVAR A CABO DIVERSAS MISIONES COMO LAS DE ATAQUE AL SUELO.

Dichos aviones facilitan múltiples capacidades, sobre todo con unos costes operativos muy contenidos, que van desde las de escolta de aviones y helicópteros a las vitales Close Air Support (CAS), pasando por las de apoyar las operaciones de Personell Recovery (PR) y Special Operations (SO), entre otras muchas.

Los aviones de ataque ligero, también denominados de Counter Insurgency (COIN), tuvieron una época

dorada entre los años cincuenta y setenta en conflictos como los de Vietnam y otros de corte colonial, como los que libraron Reino Unido y Francia en África y Asia, entre otros muchos.

Por entonces se usaban aviones propulsados por motores de pistón, como los entrenadores reconvertidos para ataque ligero T-6 *Texan* y T-28 *Trojan*, y aeronaves de combate como el A-1 *Skyraider* y el cazabombardero F-4U *Corsair*, que fueron

dando paso a aviones de ataque ligero creados específicamente para la misión, como el caso de los reactores Cessna A-37 *Dragonfly* y el biturbina OV-1 *Bronco*.

LAS GUERRAS DEL SIGLO XXI Y EL INICIAL ESCENARIO LATINOAMERICANO

Posteriormente, tras décadas en las que los aviones de combate convencionales fueron los reyes de los cielos

y los campos de batalla, ya en el Siglo XXI empezaron a reactivarse conflictos de carácter asimétrico o crearse nuevos, además de alargarse mucho en el tiempo, lo que volvió a poner en vigor la necesidad de aeronaves de tipo COIN.

Si en un lugar se entendió de nuevo esta necesidad fue en Latinoamérica. Allí la creciente industria aeronáutica brasileña desarrollaba un aparato de

demonstró la gran capacidad de dicha aeronave. El Gobierno de Bogotá adquirió 25 unidades, recibidas en diferentes lotes entre 2006 y 2008, que pronto se pusieron en actuar en la dura lucha contra las organizaciones terroristas y/o narcotraficantes que operan en el país.

Así tras una primera acción en enero de 2007 con bombas convencionales, el 1 de marzo de 2008 su partici-

bia, abatiendo a más de una veintena de terroristas, entre ellos al segundo jefe de la organización, el conocido como alias “Raúl Reyes”.

El éxito se repetía el 27 de septiembre de 2010, cuando se culminó la operación *Sodoma* en la cual, tras un estudiado trabajo de inteligencia, se localizaba al terrorista alias “Mono Jojoy”, el entonces jefe de las FARC en plena selva colombiana, lo que de-



El veterano campeón en las misiones CAS es el A-10, aunque sus costes operativos le hacen poco accesible a la gran mayoría de las naciones. foto: USAF.

nueva generación especializado en este tipo de misiones, el Embraer EMB-314 *Super Tucano*. El nuevo aparato, tras realizar su primer vuelo en 1999, entraba en servicio en 2003, con la *Força Aérea Brasileira* (FAB) como cliente lanzador, que lo ha empleado en múltiples misiones de protección de sus fronteras y operaciones antidroga, durante las cuales el 3 de junio de 2009 derribaban una Cessna U206G cargada de cocaína.

Aun que fue en Colombia donde se

pación determinante en la operación *Fénix* saltó a la primera plana de los medios de comunicación mundiales. Aquella jornada una escuadrilla de aviones *Super Tucano* de la Fuerza Aérea de Colombia (FAC) participó en un ataque durante el cual se utilizaron bombas dotadas de la guía láser IAI Griffin-3, contra un campamento de los terroristas de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), sito en Ecuador, en los límites fronterizos con Colom-

sencadenó un ataque aéreo. La comentada acción fue protagonizada por una treintena de los referidos aviones turbohélices Super Tucano y reactores IAI Kfir, que atacaron con 70 bombas inteligentes, dotadas del kit israelí IAI Griffin, y de caída libre Mk 82, el refugio del terrorista. Tras el ataque se comprobó que éste había neutralizado definitivamente al entonces jefe de las FARC y en torno a una veintena más de terroristas, como objetivaron las Fuerzas Especiales



Uno de los nuevos A-29B Super Tucano de Afganistán, en el ala se aprecia la ametralladora de 12,70 mm. Foto: USAF.

que llegaron a la zona en 27 helicópteros, principalmente Sikorsky AH-60L *Black Hawk*, o *Arpia III* según denominación colombiana. A raíz de estas mediáticas acciones el aparato se convirtió en un éxito de ventas que lo ha llevado a escenarios de tres continentes: a la citada América, Asia donde le emplean afganos e indonesios, y África donde le emplean países como Angola y Mauritania, entre otros.

MÚLTIPLES CONFLICTOS

A lo largo del planeta se han desarrollado una multitud de conflictos olvidados, como los de África Central, Darfun, Sri Lanka, Nueva Guinea, a los que se ha sumado la guerra contra el yihadismo que, desde el núcleo de Irak-Siria, ha saltado a escenarios como el Sahel o Libia, que han hecho proliferar la necesidad de contar con aviones COIN. Progresivamente, los países occidentales se han visto abocados a situaciones similares de guerra asimétrica en Afganistán e Irak, situación que además ha devenido en conflictos de tipo híbrido, en el último de los países citados y en la cercana Libia. Una serie de aprendizajes se han sacado de éstos. El primero es que aunque los helicópteros de ataque o de transporte artillados son muy eficaces, también se ha demostrado que tienen una autonomía de vuelo no muy grande, y sobre todo que son relativamente vulnerables al fuego terrestre, aunque sea

de simples armas ligeras, como las ametralladoras.

Estos conflictos han obligado a prolongar la vida operativa de aviones convencionales de ataque, como los poderosos A-10 *Thunderbolt II* que, aunque muy eficaces, tienen unos altos costes operativos. Así las diferentes Fuerzas Aéreas emplean intensamente sus sofisticados Tornado, Harrier, Mirage 2000, F-16, F/A-18 y F-15E, entre otros, en misiones de ataque al suelo. Una opción en principio muy eficaz pero con unos costes operacionales muy altos, difíciles de asumir, y más en conflictos que se alargan, como el de Afganistán, en más de 15 años.

En general los costes operativos de un moderno avión ligero de ataque son una cuarta parte de los de un caza convencional, un apartado vital en los tiempos que corren. Además las modernas tecnologías permiten dotar a estos turbohélices de los más modernos sistemas de navegación, torretas con sistemas Electro-Optical (EO)/Infrared (IR), y designadores de blancos con los que alcanzar una gran precisión en sus operaciones de ataque, usando además todo el arsenal de misiles y bombas inteligentes que dotan a sus hermanos mayores. Además para misiones en guerras “de pobres”, su opción de usar pod con ametralladoras y lanzadores de cohetes les convierten en una excelente opción de ataque con un coste muy reducido.

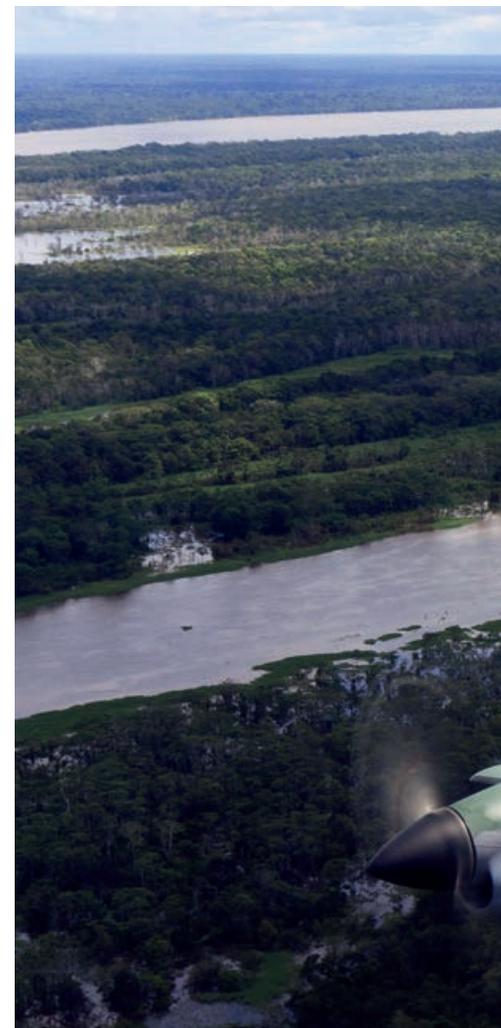
El éxito de las operaciones de los EMB-312 a manos de la FAC no fue

obviado por la más importante fuerza aérea del planeta, la United States Air Force (USAF), que tenía en marcha, por entonces, un incipiente programa para dotarse de un avión de ataque ligero/COIN.

Otra de las razones que estarían detrás de esta decisión, sería la de poder equipar con aviones de este tipo a Fuerzas Aéreas de países aliados, sobre todo los que son objeto de estabilización, como ha llevado a cabo a favor de la rama aérea del *Afghan National Army* (ANA).

ESTADOS UNIDOS Y EL PROGRAMA LAAR

En el año 2009 la USAF ponía en marcha el programa denominado LAAR (Light Attack/Armed Reconnaissance/ataque ligero/reconocimiento armado), que atrajo a varias empresas,



principalmente del mismo país, que intentaron obtener el contrato para construir los 100 aviones que preveía inicialmente el programa. Así entre las principales opciones, además de la del Super Tucano, que en los Estados Unidos se conocen más por su denominación militar brasileña, que es A-29, estaba la de Raytheon (actualmente Hawker Beechcraft) con su AT-6B *Texan II*, la de Golden Aviation que presentó la opción del A-67 *Dragon*, que comercializa US Aircraft Corporation, y el por entonces recientemente llegado al mercado biplaza AT-802U, una adaptación del conocido avión de tareas forestales y antiincendios de la firma tejana Air Tractor. Igualmente se hubiera podido optar por el moderno reactor de entrenamiento italiano Alenia/Aermacchi (integrada en el grupo Leonardo) M-346 *Master*, o por una versión modernizada del veterano

Rockwell (hoy integrada en Boeing) OV-10 *Bronco*, que hubiera desarrollado la multinacional de haberse hecho con el contrato. En esta línea, Filipinas encargó a la empresa con sede en Arizona Marsh Aviation una limitada, aunque eficaz, modernización de sus OV-10 que los permite realizar salidas de combate contra los terroristas fundamentalistas islámicos que asolan el sur del archipiélago.

Tras varias controversias judiciales y políticas, la única transacción cerrada relacionada con la intención inicial de dotarse de un avión de estas características ha quedado limitada, de momento, a la adquisición de una veintena de los citados aviones de ataque A-29 Super Tucano, para dotar al servicio aéreo del ANA.

Así el Gobierno de Kabul se está dotando de dicha flota mediante un programa lanzado y gestionado por la

USAF designado como *Light Air Support* (LAS), que en febrero de 2013 se otorgó a la empresa norteamericana Sierra Nevada Corporation (SNC) por un importe de 427 millones de dólares. La decisión conllevó la elección del citado aparato de la empresa brasileña Embraer Defense & Security, que llevan una completa y moderna aviónica diseñada por Elbit Systems of America. Tras ser agraciada SNC, en conjunción con la empresa brasileña, abrió una línea de montaje de este exitoso aparato en Jacksonville (Florida), que en septiembre de 2014 presentaba su primer A-29B *made in USA*.

El entrenamiento oficial de los aviadores afganos comenzó en febrero de 2015, con una fase de enseñanza teórica y en el simulador de vuelo. Previamente, el 15 de enero de 2015 se reactivaba el 81st *Fighter Squadron* (FS) de la USAF en la Base Aérea de Moody



*Dos Super Tucano brasileños sobrevolando la Selva del Amazona.
Foto Sgt Johnson - FAB.*

(Georgia), con el objetivo inicial de formar un total de 30 pilotos afganos durante los siguientes cinco años en el avión de apoyo aéreo A-29B *Super Tucano*. Los vuelos con los alumnos comenzaron el 5 de marzo de 2015, utilizando los tres primeros aparatos entregados desde la línea de producción de Jacksonville.

Los ocho primeros pilotos del Cuerpo Aéreo del ANA completaban su transformación al aparato el pasado 17 de diciembre, y posteriormente en enero de 2016 se trasladaron a Afganistán, junto a cuatro de los citados A-29B, a los que se sumaron enseñada otros cuatro aparatos. Meses después, en abril se hacía público por parte de los responsables de prensa de la operación *Resolute Support* que dichos aviones a las manos de sus pilotos estaban participando ya plenamente en acciones CAS.

Se ha de tener en cuenta que, tras la retirada de la mayor parte de las fuerzas occidentales de Afganistán, y con la insurgencia ocupando esporádicamente provincias enteras del país, como es el caso de la de Hellman, que desde primeros de año es objeto de fuertes combates, las misiones de apoyo de las unidades de ala fija son más que necesarias para recuperarlas.

Una de las claves del éxito del A-29 es su moderna aviónica. Así Embraer eligió la aviónica de la empresa israelí Elbit para dotar sus aparatos, incluidas las dos pantallas multifunción en color y el sistema de HUD (Head up Display). Igualmente disponen de una palanca de control tipo HOTAS, a la que se debe sumar un blindaje

del kevlar de la cabina y asientos Martin Baker zero/zero.

Los A-29B pueden dotarse con un sistema EO/IR AN/AAQ-22 SAFIRE, que se sitúa en la parte inferior del fuselaje. El sistema suministra imágenes térmicas que posibilitan una segura navegación y la localización y seguimiento de los posibles blancos, tanto en condiciones de baja visibilidad como por la noche. Dichos sistemas asociados a un potente armamento de ataque al suelo (en el caso de los A-29 del ANA, hablamos de un cañón de 20mm situado bajo el fuselaje, las ametralladoras FN Herstal M3P de 12.7 mm una en cada ala, y en los soportes de fijación subalares con lanzacohetes de 70 mm y bombas inteligentes) los convierte en auténticos aviones de combate.

Este mercado no ha sido ignorado por otras empresas. Así actualmente existe un amplio abanico de opciones, además de la del reseñado *Super Tucano* y AT-6 *Texan II*, que incluye a entrenadores turbohélices con posibilidad de armarlos, como son el aparato coreano Korean Aerospace Industries KT-1, el polaco PZL-130 TC II *Orlik*, o los diversos modelo suizos de Pilatus, de los cuales la versión armada del PC-7 MkII se ha probado en combate, entre otros.

En el campo de los reactores de entrenamientos se ofrecen variantes armadas como el ruso Yak-130, el coreano AT-50, o el chino K-8, además de la posibilidad de desarrollar versiones armadas del chino L-15, los italianos M-345 y el citado M-346, y el moderno Textron AirLand *Scorpion*.



*Dos de los nuevos A-29B de Afganistán.
Foto USAF.*

EL PERMANENTE CONFLICTO DE ORIENTE MEDIO

La situación en Oriente Medio, tras la denominada Primavera Árabe, ha hecho incrementar el número de conflictos en la región. Así a la tradicional tensión árabe-israelí, se han añadido el resurgimiento de la guerra del Yemen, y otras tensiones en la rica Península Arábiga. Aunque el principal problema es el surgimiento del *Daesh*, que pasó de ser una amalgama de grupos terroristas yihadistas a controlar una amplia porción de Irak y Siria, entroncando con las guerras



*Uno de los nuevos pilotos de Irak se forma a bordo de un T-6A texan II
Foto USAF*





neadora guiada por GPS/INS de la empresa Moog FTS y un designador de blancos Sniper XR. Esta serie de equipos ha convertido al AT-802U en un magnífico avión COIN, apoyo aéreo, reconocimiento armado, ataque ligero y vigilancia. Además su cockpit ha sido protegido con planchas de kevlar, un sistema de airbag, sus depósitos de combustible han sido revestidos de material auto sellante, y obviamente se ha debido reforzar el tren de aterrizaje para soportar el peso adicional. La aeronave cuenta también con un avanzado equipo de comunicaciones tácticas Wulfsberg Flexcomm, un sistema EO/IR, el conocido sistema de *Missile Approach Warning* (MAW) AN/AAR-47 y un dispersador de señuelos AN/ALE-47.

Previamente el A-802 también había tenido experiencia “militar” en campañas de fumigación, con defoliantes y herbicidas de cultivos de coca en países como Colombia y Afganistán, puestas en marcha por el Departamento de Estado norteamericano.

El éxito del sistema ha llevado a los EAU a encargar un sistema más avanzado, el de la empresa Iomax *Archangel*, que se presentó con las marcas del cliente lanzador, los EAU, el pasado mes de noviembre de 2015 durante el Dubai Airshow.

Este último aparato biplaza está basado en el avión agrícola Thrush S2R 660, que fue convertido a la versión militar *Archangel*, aprovechando la experiencia que obtuvo la empresa Iomax, sita en Mooresville (Carolina del Norte), cuando diseñó y realizó la citada militarización de los Air Trac-

civiles que asolan desde hace años ambos países.

En este contexto, y en pleno proceso de rearme de las naciones que componen el Consejo de Cooperación del Golfo, los Emiratos Árabes Unidos (EAU) decidieron dotarse de una flota de aviones COIN, así en total los Emiratos habrían adquirido un total de 24 aviones Air Tractor AT-802U

Los orígenes de este aparato se remontan a junio de 2009. Aprovechando el escaparate que constituye el Paris Air Show, la empresa estadounidense Air Tractor presentaba

una versión de su conocido avión de usos agrícolas y antiincendios, dotada de sistemas de armas, denominado AT-802U. Era muy curioso ver debajo de las amplias alas del aparato, que ya no estaban dotadas de dispersadores de insecticida, soportes con capacidad para llevar una amplia variedad de armas, tal como barquillas GAU-19/A de General Dynamics que portan ametralladoras Gatling (de tres tubos) de 12,7 mm, lanzacohetes M260, bombas convencionales Mk82, misiles aire-superficie AGM-114 *Hellfire II*, nuevos cohetes guiados por láser, una nueva bomba pla-

Aviones como el entrenador PZL-130 Orlik MPT podría ser convertido en un aparato COIN. Foto Julio Maíz.



Los helicópteros son unos buenos medios de ataque al suelo, aunque su autonomía es más limitada y son más vulnerables que los aviones COIN foto USAF.



Los veteranos Broncos, el de la foto es uno civil, han vuelto al combate en su versión OV-10G+ Bronco Combat Dragon IIA, foto Julio Maíz.



El Iomax Archangel permite instalar bajo sus amplias alas una gran variedad de armamento, foto Iomax Archangel



El Air Tractor AT-802U, actualmente Jordania está transformando los suyos en plataformas ISR, foto PvK Wikimedia

tor AT-802U destinados a los EAU, que empezaron a entrar en servicio en 2011. Los *Archangel* de los Emiratos están armados con los referidos misiles *Hellfire II*, bombas Mk-82 a las que se añade guía laser, el sistema de lanzacohetes guiados *Roketsan Cirit*, etc.

Tras recibir los nuevos *Archangel*, los EAU han entregado varios de sus aparatos a Jordania, que los estaría empleando activamente contra el *Daesh*. Igualmente se han podido ver imágenes y videos en internet de AT-802U sin marcas, en las que se ven a pilotos yemeníes en la base de Al-Anad, lo que indicaría que los Emiratos habrían entregado varios de estos aparatos a la facción de Yemen, que apoya el Consejo de Cooperación del Golfo, que lucha contra los hutíes.

Al empleo de este tipo de medios en la Guerra contra el *Daesh*, se ha sumado también Estados Unidos, ya que la pasada primavera de 2016 se hizo público que la US Navy estaba operando desde el año anterior dos aparatos OV-10G+ *Bronco Combat Dragon II*, una versión modernizada del sistema, que estaría en fase de evaluación. En concreto sendos aparatos fueron fotografiados por spotter realizando una escala en Morón (Sevilla) el 28 mayo de 2015, muy posiblemente camino de dicho escenario, donde según datos publicados en Estados Unidos han cumplido 120 misiones de combate sobre territorio sirio, lo que llevaría a apuntar que estarían operando desde algún aeródromo de Jordania.

Mucho más al suroeste, ya en África y más concretamente en Nigeria, estamos viendo como antiguos aparatos de entrenamiento reactores, como es el caso de los Dassault/Dornier *Alpha Jet*, se emplean para estas funciones.

Actualmente la dura lucha que libra el Gobierno de Nigeria contra el grupo terrorista islámico *Boko Haram*, ha obligado a la nación ribereña del Golfo de Guinea a aumentar su capacidad aérea de combate, por lo que en 2014 gestionó reforzar su flota de aparatos de entrenamiento/ataque *Alpha Jet*, en concreto con cuatro de la variante A (Attack). La operación se cerró con la compañía privada estadounidense Air USA Inc., que



Uno de los nuevos aviones de ataque ligero de Nigeria, modelo Alpha Jet A. Foto Diego Ruiz de Vargas.

opera una de las mayores flotas de aviones de combate en manos de un operador civil.

A principios de los ochenta, Nigeria adquirió a Francia 24 unidades de este aparato de diseño y construcción franco alemana, en concreto de la variante E (Entrenamiento), que fabricaba Dassault. Tras más de veinte años de empleo y un muy elevado número de bajas en accidentes, la pasada década se habría procedido a modernizar limitadamente parte de la aproximadamente decena de supervivientes, y armar algunos para misiones de ataque ligero.

El agravamiento de la crisis con los terroristas de *Boko Haram* a principios de la actual década llevó a intensificar las misiones de ataque ligero, lo que conllevó la pérdida en 2013 en dichas operaciones de dos de los *Alpha Jet E*.

Entre las pocas opciones que tenía Nigeria para reforzar la flota estaba la de adquirir los citados aparatos de Air USA Inc, que la empresa utiliza como aviones agresores de ataque, y que además están parcialmente modernizados y compatibilizados para su empleo con Gafas de Visión Nocturna (GVN). En concreto en el caso de este cuarteto hablamos de *Alpha Jet A* (Attack), de los que 175 fueron

fabricados por la empresa alemana Dornier para la Luftwaffe, y que tras su baja fueron vendidos. Se distinguen principalmente de los franceses por llevar la parte delantera totalmente en punta cónica, mientras que los E galos la llevan redondeada.

Los cuatro aparatos ya estarían en servicio. De hecho en enero de este año un portavoz de la Fuerza Aérea de Nigeria informó que se habían armado dos de los aparatos adquiridos a la empresa norteamericana y, aunque no dio más detalles, en la foto

que puso en su web se podía ver a uno de ellos dotado con lanzacohetes SMEB de 68 mm, y bombas no guiadas de 250 kg.

En este sentido, la Fuerza Aérea de Mali, que hace frente también a los terroristas yihadistas asentados al norte de su territorio, tiene encargados seis *Super Tucano*, con lo que se sumaría a otras naciones de África Occidental/Sahel que ya lo operan (Burkina Faso y Mauritania), y otras dos (Ghana y Senegal) que lo han encargado. •



El aparato de ataque Beechcraft AT-6 Texan II. Foto Raytheon.