
EL APOYO AÉREO EN LAS «GUERRAS HÍBRIDAS» RESURGIMIENTO DEL AVIÓN COIN

En la actualidad, nos enfrentamos a amenazas híbridas que incorporan una gama completa de capacidades de combate, incluyendo capacidades convencionales, tácticas y formaciones irregulares, actos terroristas y desórdenes de tipo criminal.

FRANK HOFFMAN, Potomac Institute for Policy Studies

En los últimos tiempos, vuelven a tenerse muy en cuenta los conflictos llamados menores o de baja intensidad (LIC's, limited intensity conflicts), a los que los grandes estrategas habían dado una importancia menor y un impacto muy limitado a sus reflexiones sobre la organización de los ejércitos y los principios de los conflictos armados. Pero la realidad es tozuda, y en los últimos años hemos visto en Afganistán, Irak, El Líbano, Gaza, Chechenia, Colombia, Chad, Sri Lanka, Filipinas y muchos otros países que ni siquiera merecieron una portada en las noticias, que estos conflictos no son menores ni poco usuales, muy por el contrario, son una realidad peligrosa y muy común. Esto ha supuesto una importante revisión de doctrina por parte de todas las potencias militares actuales y la vuelta a la lectura de viejos clásicos como Sir Robert Thompson y su *"Defeating Communist Insurgency: Experiences in Malaya and Vietnam"* y especialmente a David Galula, teniente coronel francés veterano de la guerra de Argelia y que escribió una obra considerada referencia sobre la lucha contra la insurgencia, patrocinada por la RAND Corporation, *"Counterinsurgency Warfare: Theory and Practice"*, de la que el general

Petraeus tomó buena nota en el diseño de su "Surge" en Irak y posterior aplicación a Afganistán. Así, podemos apreciar que, conceptos tan novedosos como los equipos de reconstrucción provincial realmente tienen su génesis en documentos con más de 40 años de historia. Vemos que el secreto del éxito para enfrentarnos a estas amenazas, y reinterpretando a Galula, es un 90% doctrina y un 10% equipo, lo cual se confirma en Irak, donde la superioridad tecnológica supuso una ventaja fundamental a las fuerzas aliadas hasta la derrota de las fuerzas iraquíes, pero no fructificó en una pacificación más efectiva hasta la aplicación de la doctrina Petraeus.



LA VERDAD ESTÁ AHÍ FUERA

Esta fe ciega en la tecnología, hace que la utilicemos como solución en vez de herramienta, que la usemos por encima de la necesidad real, perdiendo su razón de ser, que no es otra que la de facilitar nuestra misión y que focalicemos nuestro esfuerzo en la dirección adecuada. El principio K.I.S.S. (keep it simple,... stupid) desarrollado por los norteamericanos y muchas veces olvidado por los mismos, de-



be guiar nuestras acciones y planes de adquisiciones para poder afrontar las posibles amenazas con el gasto más ajustado posible.

Como ejemplo de lo que podemos denominar "solución brillante para un problema inexistente", señalaré la adquisición urgente por parte de las fuerzas especiales estadounidenses en Afganistán en el año 2002 de un fusil de asalto del calibre ruso 7,62x39 que pudiesen usar sus miembros en los combates que se realizaban en el interior de las cuevas donde se ocultaban los terroristas, ya que de ese modo podían utilizar la munición y cargadores de AK recuperados a sus enemigos y combatir durante más tiempo sin necesidad de ser municionados. Finalmente adquirieron un número indeterminado del fusil knights Armament SR-47, desarrollado específicamente para cubrir esta necesidad, a un precio desconocido, cuando la solución ideal la tenían delante de ellos, usar el fusil Kalashnikov AK-47, idéntico al usado por sus oponentes y de los que se disponían miles de ellos en perfectas condiciones de uso.

La experiencia de otros en situaciones similares a las nuestras puede darnos pistas sobre la mejor forma de afrontar un problema. Así, los actuales MRAP (Mine resistant ambush protected, vehículos

resistentes a las emboscadas con minas) tan en boga, son desarrollos de los vehículos sudafricanos y rhodesianos de los años 70 y 80.

Vemos en estos casos que las soluciones a estos problemas ya existían, sólo necesitaban ser revisados o aplicados actualizando su tecnología.

Del mismo modo, deberíamos ajustar las necesidades reales del apoyo aéreo a las capacidades implicadas en la lucha contrainsurgencia. Poniendo como ejemplo las operaciones en Afganistán, donde actualmente estamos operando y sobre las que puedo hablar con conocimiento de causa, vemos que no parece la forma más eficaz y eficiente la de usar Harriers, Tornados y F-15 operando desde Kandahar y Bagram, F-16 desde Kabul, Rafale y Super Etendards desde Dushanbe y portaviones, y todos ellos apoyados por KC-135 desde Manas para darles mayor autonomía y posibilitar tener ese preciado apoyo aéreo en el momento que se necesita. Si además el armamento de dotación de esos sistemas no se adecúa al tipo de objetivos existentes en ese entorno provocando los cada vez más indeseables "daños colaterales", llegamos a la conclusión de que debemos encontrar mejores soluciones. Si contamos con helicópteros de ataque, vemos que parte de ese problema se solucio-

na, son sistemas de armas que se ajustan más al tipo de misión que debemos realizar, pero es evidente que por su envolvente de vuelo, velocidad y tácticas de combate, su nivel de riesgo es mucho mayor, y por supuesto, desde un punto de vista económico, son muy caros de adquirir y mucho más de operar.

Entonces, ¿Qué podemos hacer?, ¿Qué medio debemos utilizar para cumplir eficazmente la misión y ser eficientes en el gasto que este supone? En los años 70 las fuerzas armadas de los EEUU tenían la solución, se llamaban A1 Skyraider y OV-10 Bronco. Y eran tan buenos en su trabajo, que hasta se ha realizado recientemente un estudio sobre la posibilidad de recuperar Broncos (los Skyraiders son demasiado viejos) en condiciones para realizar misiones COIN en Irak. Finalmente se ha decidido que se debe adquirir una nueva plataforma con capacidades similares, estando en marcha un programa de adquisición que, con muchas probabilidades, se llevará Beechcraft con su AT-6B, versión de ataque ligero basado en el entrenador T-6 Texan II.

ENTRENADORES CONVERTIDOS EN AVIONES COIN

En efecto, el AT-6B, junto al brasileño EMB-314 Super Tucano, el suizo Pilatus PC-9M y el coreano KAI KT-1C Woong Bee, son los competidores actuales y claros ejemplos de sistemas COTS (commercial off-the-self, equipos existentes en el mercado, no específicamente diseñados al efecto) de un mercado emergente y que parece va a ser importante en los próximos años: El avión ligero de combate con capacidad dual de entrenamiento (o viceversa, si se quiere ser más políticamente correcto).

En efecto, en los últimos años varias fuerzas aéreas de todo el mundo (incluido europeas y occidentales) han optado por este tipo de sistema por razones operacionales, presupuestarias, de limitaciones tecnológicas y hasta por evitar tensión y una escalada armamentística en zonas sensibles.

No quiero convertir este artículo en una simple comparación entre distintas plataformas, llenando estas líneas de características técnicas de cada una de ellas, las cuales podemos conocer fácilmente gracias a Internet. Por ello me referiré como ejemplo al Súper Tucano, entre otras cosas por ser el primero y por ser en la actualidad el único probado (y aprobado) en combate. Equipado con un turbohélice Pratt & Whitney Canadá PT6A-68C, de 1.193 kW (1.600 SHP), es capaz de ascender hasta 35000 pies con una velocidad de ascenso de unos 3000 pies por minuto y una velocidad máxima superior a 300 nudos. Es totalmente acrobático, soportando una carga de g's de +7 a -3.5 sin carga y +4 a -2.2 con cargas externas. Con un peso vacío de unos 3000 Kg. y un peso

máximo al despegue de 5200 kg. puede portar más de 1500 kg de cargas externas en sus cinco anclajes, dos en cada ala y uno ventral, en las que puede portar cañones de 20mm, bombas convencionales e inteligentes, cohetes y misiles, aparte de sus dos ametralladoras pesadas internas de calibre .50 con 200 cartuchos. Si lo dotamos con dos depósitos subalares, Embraer asegura que le proporciona una autonomía de vuelo de más de 6 horas y un alcance de 1495 NM. Está dotado de asientos eyectables cero-cero, cockpit equipado con pantallas configurables y totalmente compatible con gafas de visión nocturna. Las opciones son múltiples y permiten la incorporación de blindajes de kevlar, de un sistema de alerta radar, un detector de aproximación de misiles, dispensadores de señuelos, una torreta ventral FLIR Systems AN/AAQ-22, y por último la posibilidad de incorporar los cascos con mira incorporada del tipo DASH o similares.

Es cierto que para su utilización con ciertas garantías es necesario tener un alto nivel de superioridad aérea (pero igual que otros medios aéreos que sí usamos de forma continuada, como helicópteros, aviones de transporte y UAV's), aunque su utilización resulta claramente ventajosa si consideramos que:

- Su velocidad es superior a un helicóptero, resultando más maniobrable y manejable a bajas velocidades que un reactor.
- Son más fáciles y baratos de operar que ambos sistemas (helicóptero y reactor combate), siendo además capaces de desplegar y operar dentro del Teatro sin mayor problema logístico.
- Tienen una magnífica autonomía, alcance y carga de combate sin necesidad de repostaje en vuelo.
- Ofrecen una visibilidad y envolvente de vuelo ideal para realización de observación aérea (a lo que se suma su condición de biplaza), pudiendo complementarla con diversas suites de sensores





electro-ópticos y de comunicaciones que faciliten la identificación y designación de objetivos.

- Son capaces de utilizar armamento inteligente y convencional diseñado para minimizar los daños colaterales.

- La suma de todas estas características lo convierten en el sistema aéreo ideal para la realización de apoyo aéreo inmediato ("on call") todo tiempo en beneficio de las fuerzas que operan en el mismo teatro en los que estén desplegados.

Si como vemos, las ventajas de este sistema son tan elevadas, ¿Por qué no ha triunfado de forma generalizada en todas las fuerzas aéreas?

La respuesta es compleja y tiene varias vertientes.

Por un lado, hasta ahora las fuerzas aéreas occidentales mostraban cierta resistencia a asumir este rol menor, propio de potencias en desarrollo y fuerzas aéreas menos capaces; asumían que con sus potentes reactores polivalentes podían asumir esta tarea en las escasas ocasiones en que fuese necesario. Por ello, existe una postura formal en muchas fuerzas aéreas occidentales contraria a la adquisición de sistemas dedicados a esta misión considerada no prioritaria dentro de sus doctrinas, que puedan limitar su plan de adquisiciones en una época de presupuestos cada vez más reducidos. Por otro lado, se ha diluido esa mentalidad de apoyo aéreo, de combatiente sobre el terreno que tan bien conocíamos en el EA en épocas no tan lejanas de la Escuela de Apoyo Aéreo y del MA-TAC (Mando Aéreo Táctico) y sus F-5, favoreciendo la idea de la primacía de la superioridad aérea y de un apoyo aéreo, digamos, menos pegado al suelo y más centrado en los ataques de precisión.

Por último, al ser plataformas de uso secundario, no disponían de tecnología suficiente para usar armamento guiado y de precisión, aunque sí disponían de armamento muy adecuado al tipo de objetivo a batir, pequeño, discreto y en ocasiones rodeado de personas y objetos que multiplican las posibilidades de daño colateral.

NUEVO ARMAMENTO DE PRECISIÓN

La experiencia de la lucha contra la insurgencia en Irak, Afganistán y El Líbano, demostró que la munición usada hasta el momento no se adecuaba por exceso a la necesidad real, ya que para batir un objetivo como una posición en una colina de Farah de dos talibán equipados con un PRG, un francotirador en el segundo piso de una casa de adobe en un barrio de Faluya o un motorista en una calle de Beirut, se disponía de misiles Hellfire ó Maverick, GBU-12/16, MK-82/84 y poco más. Era tal la falta de armamento adecuado, que los pilotos holandeses de los F-16 destinados en KAIA, (aeropuerto internacional de Kabul) optaron por usar bombas convencionales MK-82 sin espoleta, usando sólo su energía cinética para limitar daños no deseados.

En la actualidad, y a consecuencia de esa necesidad, se han desarrollado una variedad muy interesante de municiones como:

- Bomba GBU-39/40 SDB (Small Diameter Bomb, bomba de pequeño diámetro), de 125 Kg. y equipado con guía Inercial y GPS. Minimizan daños y multiplica precisión, aumentando el número de armas que puede portar un avión.

- Misil Spike ER, misil contracarro de largo alcance (8000 mts.) de la familia Spike, con guía Electro-óptica. De dotación en el E.T. para los helicópteros Tigre.

- Cohete Lockheed Martin DAGR (direct attack guided rocket, cohete guiado láser). Versión actualizada de los cohetes de 2,75 pulgadas, básicamente son cohetes Hydra 70 con una cabeza buscadora láser similar a la del Hellfire, siendo compatible con su lanzador, pero con 4 cohetes en cada uno en lugar del misil.

Vemos que se busca mayor precisión pero menor poder destructivo, así como aumentar el número total de municiones que puede portar una plataforma, consiguiendo así poder batir más objetivos y de forma más flexible durante una misma misión.

NECESIDADES DE NUESTRAS FUERZAS ARMADAS

Lo cierto es que la realidad de Afganistán o cualquier otra operación similar, demanda un medio aéreo con las características señaladas y capaz

25 (el C-101, más conocido como culopollo), ya en la recta final de su vida operativa. Utilizados para la enseñanza básica avanzada y el reentrenamiento de pilotos, en la Academia General del Aire y El Grupo de Escuelas Matacán, se adquirieron en un número de 88 unidades sin ninguna capacidad para utilizar armamento. Por supuesto, el número de unidades a adquirir para sustituirlos será bastante inferior a ese número, pero las misiones a desarrollar pueden ser mucho más ambiciosas y variadas, ya que personalmente considero que no podemos permitirnos el lujo de tener una flota de aviones sólo aptos para enseñanza básica cuando podemos tener sistemas mucho más flexibles y que nos permitan operar de forma más eficiente y con un coste más reducido ante otras necesidades igual de importantes. Siguiendo con el ejemplo del Súper Tucano, vemos que puede cubrir sin problemas la misión que hasta ahora realizaba el E-25 con un coste inferior.

Además, podría complementar la labor del AE-9 (F-5M) en Talavera, ya que sus computadoras de misión Elbit ofrecen una amplia variedad de funciones, como la simulación de disparos aire/suelo, aire/aire, navegación, emergencias, simulaciones de ataques tácticos, etc., idénticas a las actualizadas recientemente en el AE-9. Por último, un número a determinar (y que podría no superar la docena) de los aviones que operen en Talavera y en Matacán, podrían estar dotados de todos los equipos necesarios para facilitar su uso en apoyo de fuerzas terrestres que realicen misiones de Mantenimiento de Paz como la desarrollada en Afganistán. La combinación de esta plataforma

con la nueva familia de municiones enumeradas en este artículo, produciría uno de los más formidables sistemas de apoyo aéreo con el gasto de adquisición y operación más bajo posible. Son evidentes las ventajas que proporcionaría usar la misma plataforma en las unidades puras de entrenamiento y las de instrucción/operativas. Simplificaría la adquisición, permitiría optimizar los gastos en infraestructura, reduciría costes de mantenimiento y facilitaría el entrenamiento, aprovechando el potencial humano existente en esas unidades, que pasarían a ser combatientes de primer orden en consonancia con la mentalidad expedicionaria que impregna nuestro actual Ejército del Aire.

Desde luego, sería un digno sucesor en el EA de los precursores del apoyo aéreo, nuestros "pavos" y sus famosas "Cadenas del Aire" ■



de usar este tipo de armamento flexible y adecuado a la misión. Podemos pensar que esa necesidad se puede cubrir con medios orgánicos de unidades terrestres. Como hemos visto, el uso de helicópteros de combate tipo Tigre o similar resulta eficaz pero presentan demasiadas limitaciones operacionales y económicas, y no debemos olvidar que su razón de ser es el combate convencional claramente orientado a la caza de unidades blindadas. Por ello, el Ejército del Aire debe tener la capacidad de proporcionar ese apoyo con unos medios adecuados, flexibles, eficaces y con la mayor economía de medios. Puede parecer un lujo para una fuerza aérea como la nuestra disponer de estos sistemas... O no.

En la actualidad el EA debe empezar a programar la sustitución del sistema de entrenamiento E-