



El «Tigre» deja su huella en Afganistán

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ



EL «TIGRE» ACOMPAÑADO EN HERAT POR UN «SUPERPUMA» DE HELISAF Y UN «CHINOOK» DE ASPUEL.

A FINALES DE SEPTIEMBRE ESPAÑA TRANSFERÍA A LAS AUTORIDADES AFGANAS EL CONTROL DE LA BASE «GONZÁLEZ RUY DE CLAVIJO».

ESTE ACTO MARCABA UN HITO EN EL REPLIEGUE ESPAÑOL Y SIMBOLIZABA EL PUNTO FINAL DE LA PARTICIPACIÓN DE NUESTRO PAÍS EN ESTE CONFLICTO Y EN LAS OPERACIONES DE COMBATE. HASTA SU RETIRADA DEFINITIVA CON

EL FIN DE LA MISIÓN ISAF, O HASTA QUE SE DECIDA QUÉ PASARÁ A PARTIR DE 2014, LAS FUERZAS

ARMADAS ESPAÑOLAS CONTINUARÁN PRESENTES EN LA PROVINCIA DE HERAT, DONDE TIENEN BAJO SU MANDO EL AEROPUERTO Y UN HOSPITAL «ROLE 2». DESDE EL COMIENZO DE LA MISIÓN INTERNACIONAL, HACE MÁS DE ONCE AÑOS, CERCA DE 20.000 MILITARES ESPAÑOLES HAN PASADO POR AFGANISTÁN. ENTRE LOS ÚLTIMOS DE ELLOS ESTÁN LOS QUE HAN LLEVADO A LOS HELICÓPTEROS DE ATAQUE «TIGRE» A SU PRIMERA OPERACIÓN EN EL EXTERIOR. SU MISIÓN: ASEGURAR QUE EL REPLIEGUE DE LAS TROPAS ESPAÑOLAS NO SUFRIERA NINGÚN DAÑO.

LOS PRIMEROS EN LLEGAR, LOS «PUMAS»

Los helicópteros españoles del Ejército del Aire y de las FAMED (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra), son desde hace años partícipes habituales en misiones internacionales, tanto en escenarios bélicos como en operaciones de reconstrucción o humanitarias. La Guerra del Golfo, Bosnia, Kosovo, Irak, Kirguizistán, Albania o Mozambique han sido algunos de sus destinos, pero sin duda, Afganistán, ha sido y es el más complejo de todos ellos. Nunca una misión había sido tan larga y plagada de retos continuos. La distancia, las complicaciones logísticas, el clima extremo, las duras condiciones ambientales, el terreno montañoso y polvoriento o el entorno hostil ponen a prueba cada día a las tripulaciones, a las unidades de mantenimiento y a los aparatos.

Los helicópteros «Superpuma» del Ejército del Aire forman parte de HELISAF desde mayo de 2005. Por la Base de Apoyo Avanzado de Herat han pasado en este tiempo tripulaciones del Ala 48, el Ala 49, el Ala 78 y el 802 Escuadrón SAR (Búsqueda y Rescate). El destacamento, compuesto por 40 personas, cuenta con tres helicópteros para efectuar misiones de CSAR y aeroevacuación médica táctica y avanzada; una labor muy reconocida entre las fuerzas de ISAF y las autoridades afganas. Hasta finales de 2009 fue la única uni-

«Cerca de 20.000 militares españoles han pasado por Afganistán. Entre los últimos están los que han llevado a los helicópteros de ataque «Tigre» a su primera operación en el exterior»

dad MEDEVAC de la Región Oeste y hasta su repliegue total, en noviembre de este año, seguirá siendo la Unidad de Helicópteros MEDEVAC más veterana en esta región. Durante el tiempo de su despliegue en el teatro de operaciones afgano, HELISAF ha acumulado casi 6.000 horas de vuelo, más de 3.400 salidas y ha salvado la vida de más de 1.000 evacuados. Los “Superpuma” siempre salen en pareja. A bordo, 15 tripulantes altamente entrenados y equipos de soporte vital específicos. El aparato que actúa de líder es la unidad medicalizada. Su tripulación está formada por piloto, copiloto, mecánico de vuelo, tirador, dos PJ (Parachute Jumpers) de Operaciones Especiales (EZAPAC) y un equipo médico compuesto por médico, enfermero y auxiliar sanitario (los tres están calificados como tripulantes). El segundo aparato va artillado y es el escolta, aunque también puede realizar evacuación de pacientes de menor gravedad.

Como nos cuenta el Teniente Coronel Alfonso Reyes Leis, Jefe del destacamento HELISAF, una prueba evidente de la exigencia de la misión MEDEVAC es la operación “habitual”, con tomas en cualquier punto de

«A finales de marzo llegaron tres “Tigre” a Herat. Para, nuestras Fuerzas Armadas, era el primer despliegue en zona de operaciones de este sistema de armas y el primero de un helicóptero de ataque del Ejército de Tierra»

la Región Oeste (áreas no preparadas), a cualquier hora del día o de la noche y normalmente en zonas donde ha habido un TIC (Troops in Contact), la explosión de un “explosivo

improvisado” o IED... o el hecho de que la unidad haya perdido dos aparatos en estos 8 años. Ambos sufrieron accidentes durante tomas nocturnas en polvo (“brownout”), uno de los enemigos más peligrosos que tienen los helicópteros en Afganistán, ya que la tripulación pierde la referencia con el terreno al quedar completamente envueltos en polvo.

Los helicópteros del Ejército de Tierra operan en Afganistán desde el año 2004. El despliegue inicial fue de 4 helicópteros HU-21L “Cougar” de las FAMET en el aeropuerto de Kabul, aunque a comienzos de 2005,



cuando España asumió el liderazgo del Equipo de Reconstrucción Provincial (PRT) de la Provincia de Badghis, los aparatos quedaron basados en Herat. De noviembre de 2007 a noviembre de 2012 se alternan 3 “Cougar” con 3 “Chinook”. En marzo de 2013 se despliegan los 3 “Tigre” y desde mayo de este año están operativos 3 helicópteros de cada modelo. La misión que tienen encomendada es el transporte y la protección de tropas de la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF), principalmente de las españolas, y brindar apoyo al Mando Regional Oeste de ISAF. Este es uno de los cinco mandos subordinados de la Fuerza Internacional para la Asistencia y Seguridad (ISAF) en Afganistán, y aunque está liderado por fuerzas italianas su Cuartel General está en la base de apoyo avanzado FSB Herat, cuyo mando en estos meses, como Jefe del XXIV Contingente español, es responsabi-

«El pasado julio efectuaba su vuelo inaugural el primer “Tigre” HAD/E (Helicóptero de Apoyo y Destrucción Español), la versión más completa y moderna de este helicóptero»

LOS TRES HELICÓPTEROS DE LAS FAMET EN AFGANISTÁN: EL “CHINOOK”, EL “COUGAR” Y EL “TIGRE”.



Teniente Coronel Pablo Muñoz Bermudo, jefe del destacamento ASPUHEL

—Esta es la primera vez que el ET despliega en el extranjero uno de sus helicópteros de combate. ¿Qué destacaría de la experiencia que están obteniendo en Afganistán?

—El principal motivo para desplegar los helicópteros de ataque en Afganistán ha sido incrementar el grado de seguridad en el movimiento de los convoyes españoles de repliegue entre las base de Qala i-Naw y Herat. Los resultados nos demuestran que hemos cumplido el objetivo. Todos los convoyes se han llevado a cabo sin contratiempos significativos, lo que nos permite concluir que la capacidad de disuasión de estos helicópteros es muy importante.

—Francia también ha llevado sus “Tigre” a la misión ISAF. ¿Han compartido con ellos operaciones y enseñanzas?

—La experiencia de los franceses ha sido de gran utilidad para preparar nuestro despliegue. Meses antes de proyectar nuestros helicópteros Tigre, un equipo de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra llevó a cabo un reconocimiento en la unidad de helicópteros que el Ejército francés tenía en Kabul. Durante este reconocimiento se extrajeron importantes conclusiones que permitieron ajustar las acciones previas necesarias para llevar a cabo la proyección de los helicópteros. También se realizaron algunos ejercicios combinados en los que participaron tripulaciones francesas y españolas y que permitieron depurar las tácticas, técnicas y procedimientos de empleo de los helicópteros de ataque. En resumen, el intercambio de información nos permitió aprovechar las lecciones aprendidas por Francia durante su despliegue y aplicarlas en el nuestro, lo que ha facilitado la proyección de nuestros helicópteros y contribuido a reducir los costes asociados a la operación.

—¿Cómo es la operación conjunta con el destacamento del EA? ¿Cuáles son las lecciones aprendidas?

—Las relaciones entre las unidades de helicópteros de ambos ejércitos son inmejorables, como lógico fruto de los muchos años que llevamos trabajando juntos en el teatro de operaciones afgano. Los procedimientos empleados por todos son los normalizados por la OTAN; esto, unido al hecho de ser compatriotas, hace que reine el entendimiento y la camaradería entre las tripulaciones. De hecho, aunque estemos perfectamente preparados para participar en operaciones en las que intervienen helicópteros de otras naciones aliadas, es evidente que si una misión requiere que intervengan helicópteros de ataque, de transporte y de evacuación sanitaria, preferimos que estos últimos sean los de HELISAF.

—Ahora que ya han probado al “Tigre” en un escenario complicado ¿Qué destacaría del aparato?

—Si desde el punto de vista del empleo operativo se ha constatado su enorme capacidad de disuasión, en un plano técnico el Tigre destaca por sus buenas prestaciones en condiciones extremas. Las elevadas temperaturas y altitudes de operación en el teatro afgano limitan la potencia de los motores de muchos helicópteros hasta el punto de tener que reducir la cantidad de combustible en los depósitos para no limitar en exceso su capacidad de carga. En el caso de los Tigre, siempre se ha podido despegar con los depósitos llenos, lo que incrementa al máximo el tiempo de vuelo y, en consecuencia, el periodo durante el que los convoyes cuentan con protección efectiva. En definitiva, hemos comprobado que el aparato es potente y robusto en uno de los escenarios más exigentes que podamos imaginar.





DATOS TÉCNICOS DEL "TIGRE"

El fuselaje del "Tigre" está construido en un 80% de fibra de carbono reforzada con polímero y kevlar, un 11% de aluminio y un 6% de titanio. Los rotores están hechos de fibra-plástico capaz de resistir daños de combate. En su diseño han sido minimizadas las firmas de la aeronave: visual, radar, infrarroja y de sonido. El helicóptero tiene instalado un sistema de aviso de radar AN/AAR-60 MILDS, aviso láser y detector de lanzamiento/aproximación de misiles. El sistema de navegación cuenta con dos unidades giróscopo láser triaxial, dos magnetómetros, dos computadores de datos aéreos, radar Doppler de cuatro emisiones, radioaltímetro, sistema de posicionamiento global (GPS) y un equipo de sensores de velocidad aerodinámica baja y sensores para seguimiento del terreno. En el aparatado de comunicación cuenta con enlaces de datos (Link 4A, PR4G y STANAG 5066) y radios (HF, MF, VHF, UHF y SATCOM militar). Su principal diferencia con modelos similares es que el piloto se sienta por delante del tirador.

Longitud:16 metros
 Altura:4,50 metros
 Diámetro rotor principal:.....13 metros
 Peso máximo al despegue:.....6.100 kilogramos
 Motor:.....MTR-390
 Potencia:2 X 1500 CV
 Velocidad máxima: ...175 nudos
 Techo de servicio: ...11.000 pies
 Alcance en desplazamiento:850 kilómetros.
 Autonomía:3 horas
 Armamento:Cañón GIAT de 30 milímetros (450 disparos) y cuatro puntos de anclaje subalares para cohetes y misiles antitanque (Spike-ER) o aire-aire (Mistral).

lidad del coronel del Ejército del Aire Fernando de la Cruz Caravaca. La Unidad Española de Helicópteros en Afganistán, o ASPUHEL (Afghanistan Spanish Unit Helicopter) del Ejército de Tierra, ha superado este año las 10.000 horas de vuelo en Afganistán, aunque quizá el hito más importante en 2013 sea la llegada de los tres helicópteros de ataque y re-

conocimiento Eurocopter EC665 "Tigre" o HA-28 (Helicóptero de Ataque, según han sido designados en el Ejército de Tierra).

LA GRAN NOVEDAD, EL "TIGRE"

Desde que las tropas españolas pusieron pie en el país asiático en enero



VUELO EN PATRULLA SOBRE LAS MONTAÑAS AFGANAS PARA IMPEDIR ATAQUES TALIBANES.



«Ningún convoy español ha salido sin la protección de los “Tigre” y ninguno ha recibido ataques»

de 2002 siempre han tenido que pedir apoyo a los helicópteros de ataque de los aliados de la ISAF, fundamentalmente el que proporcionan los “Apache” estadounidenses o los “Mangusta” italianos de la “Task Force Fenice”. Con el fin de la misión a la vista, y la necesidad de proteger a los convoyes durante el repliegue, a finales de marzo llegaron a bordo de un Antonov An-124 tres helicópteros de ataque “Tigre” a Herat. Era, para nuestras Fuerzas Armadas, el primer despliegue en zona de operaciones de este moderno sistema de armas y el primero de un helicóptero de ataque del Ejército de Tierra. Los “Tigre” ET-701, ET-703 y ET-706 del BHELA 1, de la base de helicópteros “Coronel Sánchez Bilbao” de



REPOSTAJE DE UN “TIGRE” EN QALA I NAW.

las FAMET, tuvieron desde el primer día unos objetivos muy claros: ser la punta de lanza de la protección aérea a las tropas españolas, escoltar formaciones de helicópteros, llevar a cabo misiones de ataque a objetivos cercanos a fuerzas propias (Close Combat Attack), reconocimiento táctico, demostracio-

nes de fuerza y seguridad ante posibles acciones de los talibanes y, por último, vigilancia (*overwatch*). El resultado, según el destacamento ASPUHEL, ha supuesto un enorme salto cuali-



UN “COUGAR” DESPEGA EN MEDIO DE UNA POLVAREDA JUNTO A UN “MANGUSTA” ITALIANO DEL SERVICIO DE ALERTA DE REACCIÓN RÁPIDA (QRA/QUICK REACTION ALERT).

Sebastián Gallego Montero

tativo en la protección de las fuerzas propias ya que ningún convoy español ha salido sin la protección de los “Tigre” y ninguno ha recibido ataques. Su despliegue ha sido en un tiempo récord y además lo han hecho con las lecciones aprendidas por los

«Las actuaciones de HELISAF son una labor muy reconocida entre las fuerzas de ISAF y las autoridades afganas»



Teniente Coronel Alfonso Reyes Leis, jefe del destacamento HELISAF

—Desde que comenzaron su misión en Afganistán los helicópteros del EA han recibido apoyo de otros aliados de la OTAN. ¿Qué ha supuesto la llegada del “Tigre”?

—Cuando se inició la misión de HELISAF en Afganistán no había helicópteros de ataque en la Región Oeste, por lo que la amenaza era confrontada exclusivamente por HELISAF con sus propios medios (armamento en líder-7,62mm- y en el escolta 12,7 mm, además de los PJ con ametralladora MiniMi y fusil HK con lanzagranadas). Con la llegada de los “Mangusta” italianos y posteriormente de los “Apache” estadounidenses en aquellas misiones en las que se esperaba una mayor amenaza los helicópteros de HELISAF eran escoltados por helicópteros de ataque. La llegada del “Tigre” ha supuesto que cuando HELISAF necesita escolta de helicópteros de ataque, lo normal es que se le asignen los medios españoles. La colaboración y las coordinaciones tanto en tierra como en vuelo son más sencillas y el hablar un mismo idioma “materno” facilita enormemente las cosas sobre todo cuando el “asunto” se pone feo.

—¿Cómo es la operación conjunta con el destacamento del ET? ¿Cuáles son las lecciones aprendidas?

—Desde el inicio del destacamento HELISAF del EA las relaciones con el destacamento ASPUHEL del ET han sido plenamente satisfactorias. Hemos colaborado en tierra y en vuelo, tanto en aspectos logísticos como operativos. Las misiones de ambos destacamentos son muy diferentes y no permiten el vuelo conjunto en la mayoría de los casos. A pesar de ello, sí que es verdad que en los primeros años del destacamento, cuando HELISAF tenía solo dos helicópteros en Zona de Operaciones (en lugar de los tres que tiene ahora), cada vez que tenía uno inoperativo por labores de mantenimiento o avería, ASPUHEL apoyaba con un helicóptero escolta (“Cougar”) para realizar la alerta MEDEVAC y, en su caso, las misiones correspondientes. Aunque el concepto de la operación de HELISAF / ASPUHEL no es conjunta sí que han operado conjuntamente en numerosas misiones y con la llegada del “Tigre” aún más. Como lección aprendida de todos estos años en Afganistán destacaría la facilidad para trabajar con nuestros compañeros de FAMET. Es evidente que a nivel aeronáutico y con la estandarización de procedimientos OTAN no es difícil para tripulaciones entrenadas operar con cualquiera de nuestros aliados, pero tam-

italianos, compañeros de fatigas en el Mando Regional Oeste de ISAF, y por las fuerzas francesas. París desplegó sus “Tigre” por primera vez en Kabul en 2009, tras obtener la certificación operacional de la OTAN para este teatro de operaciones; después volaron en Libia y ahora también lo están haciendo en Mali.

Durante su periplo afgano los aparatos del 5º Regimiento de Helicópteros de Combate del Ejército de Tierra francés han acumulado cerca de

bien es indudable que operar con personal español de FAMET es más sencillo y más natural que cualquier otra opción.

—¿Se plantean entrenamientos conjuntos para preparar otras misiones que puedan surgir en el futuro o aquellas propias de la defensa nacional?

—Cada operación es diferente de la anterior y es evidente que “operarás como te entrenes” por lo que cualquier operación que contemple el empleo conjunto de medios debería ir precedida por un entrenamiento conjunto. Por otra parte, las unidades del EA que aportan el 80% del esfuerzo de HELISAF, el Ala 48 y EZAPAC, tienen como rol el de PR (Personnel Recovery) y SAO (Operaciones Aéreas Especiales). En el marco de algunas de estas misiones se contempla la utilización de medios aéreos de escolta (ya sean Fix Wing o Rotary Wing) y, por tanto, el “Tigre” es un medio a tener en cuenta. No es descabellado pensar que el entrenamiento conjunto entre helicópteros de ataque “Tigre” en funciones de escolta y helicópteros “Superpuma” del EA en funciones de vehículo de rescate o de infiltración/exfiltración se realice a corto plazo.

—¿Cree que sería beneficioso el intercambio de tripulaciones para que el EA conozca mejor al “Tigre” y sus posibilidades?

—Los intercambios siempre son beneficiosos pero en este caso no creo que sea estrictamente necesario para conocer las posibilidades del “Tigre”. Conociendo las performances de la aeronave y mediante la realización de entrenamiento y ejercicios conjuntos se puede adquirir un conocimiento más que adecuado de las posibilidades del “Tigre”. Otra opción interesante de entrenamiento, enlazando con la pregunta anterior, es la simulación. Ya existe la posibilidad de integrar en un mismo escenario, en una misma misión, simuladores de distintas aeronaves incluso ubicados físicamente en lugares diferentes. Como ya se mencionó anteriormente, la utilización del “Tigre” como escolta puede ser especialmente interesante en las misiones PR o SAO que contempla el EA.

3.000 horas de vuelo. Sus experiencias en este tiempo han permitido añadir mejoras y modificaciones en los "Tigre" españoles, como la instalación de placas de protección adicionales en las cabinas de los pilotos y en las zonas más sensibles, filtros de arena o una actualización de su aviónica; trabajos efectuados por el personal de la planta de Eurocopter de Albacete. En Afganistán, el BHELA nº1, en dos rotaciones de cuatro meses cada una, ha contado en todo mo-



LOS OJOS DE EZAPAC CONTROLAN A BORDO DE UN "SUPERPUMA" LA POSIBLE EXISTENCIA DE RIESGOS DURANTE UNA MISIÓN.



VUELO A BAJA COTA DE UN HELICÓPTERO DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN AFGANISTÁN.

mento con una dotación de 32 militares, entre pilotos, mecánicos y personal de plana mayor. Además, los helicópteros "Tigre" han supuesto para ASPUHEL alcanzar su máxima dimensión desde su llegada al país en 2004. La unidad cuenta, junto a los HA-28, con tres helicópteros "Chinook" HT-17 de transporte pesado y tres helicópteros "Cougar"

EL DESTACAMENTO HELISAF CELEBRA HABER SALVADO LA VIDA DE MÁS DE 1.000 EVACUADOS EN MÁS DE 3.400 SALIDAS.





HT-27 de transporte medio. Con una disponibilidad sobre el terreno cercana al 90 por ciento, los “Tigre” y sus tres tripulaciones han volado desde el inicio de su despliegue al máximo autorizado de 90 horas al mes. La primera de las decenas de coberturas que han dado a los convoyes españoles fue escoltando al helitransporte de la compañía “Task Force Azor 21” en la ruta de Qala i Naw hasta el paso de Sabzak, a unos 2.400 metros de altitud, en la cordillera que separa las provincias de Herat y Badghis.





UN "HÉRCULES" EN LA PLATAFORMA DE HERAT JUNTO A HELICÓPTEROS DE LA "TASK FORCE FENICE" ITALIANA.

La quinta misión fue la primera de apoyo a un contingente aliado, los lituanos, y en ella también participaron helicópteros del destacamento HELISAF del Ejército del Aire, una combinación entre ambas unidades que sería muy frecuente desde entonces. Estos apoyos a otros miembros de la ISAF son habituales ya que los "Tigre" comparten con los "Mangusta" italianos el servicio de Alerta de Reacción Rápida (QRA/Quick Reaction Alert). Mientras, en España, avanza el programa

y entrega de los 24 "Tigre" adquiridos por el Ejército de Tierra.

El pasado 29 de julio efectuaba su vuelo inaugural el primer "Tigre" HAD/E (Helicóptero de Apoyo y

**«HELISAF
ha acumulado casi 6.000
horas de vuelo, más de
3.400 salidas y ha salvado
la vida de más de 1.000
evacuados»**

Destrucción Español), la más completa y moderna de todas las variantes de este helicóptero. Esta unidad, ensamblada por Eurocopter España en Albacete, será entregada a las FAMET antes de que acabe este 2013. El Ejército de Tierra cuenta actualmente con 6 Tigre HAP/E fabricados en Francia, tres de ellos son los que están operando en Afganistán. Cuando se replieguen a finales de noviembre lo harán como lo han hecho las distintas unidades españolas que han pasado por Afganistán, con la misión cumplida ■