

FUERZA AÉREA DE COREA DEL NORTE

EN EL FESTIVAL AÉREO DE WONSAN



El aeropuerto de Kalma ha sido reconstruido en los pasados años para transformarlo en un aeropuerto internacional terminado en 2015. El festival aéreo fue organizado con la misión de promover el espíritu internacional de paz y amistad a través de la pasión aeronáutica. Patrick Roegies and Jurgen van Toor estuvieron allí.

Una amplia variedad de participantes tomaron parte de en show. El Wonsan air club, Air Koryo y la Fuerza Aérea norcoreana hicieron la contribución principal, apoyados por aviones a control remoto y paracaidistas del Pyongyang Air Club. Durante el sábado, Air Koryo hizo despliegues en vuelo de los Ilyushin Il-18, Ilyushin Il-62, Ilyushin Il-76, Tupolev Tu-134, Tupolev Tu-154 y Antonov An-26 de su flota, y el domingo se hicieron vuelos para el público. Además, hubo vuelos de dos aviones sin marcas, de un Alpi P-400 y de PAL P-750XL, probablemente operados

por la Fuerza Aérea. La Fuerza Aérea norcoreana hizo la contribución principal, siendo la primera vez que se presentaba en público ante una audiencia internacional.

Formación de la Fuerza Aérea norcoreana

La FA norcoreana fue creada el 20 de agosto de 1947, recibiendo un estatus independiente en 1948, y siendo adaptada a la doctrina y tácticas soviéticas. Su misión principal era la defensa aérea, con la secundaria de proporcio-

La República Popular Democrática de Corea (DPRK en sus siglas en inglés) es uno de los países más aislados del mundo, y respecto a su aviación, muy poco es lo conocido sobre los aviones que integran su fuerza aérea. Hasta hace poco no había shows aéreos en la DPRK, y a los ejercicios militares solo podían asistir altos oficiales e invitados del gobierno. El primer airshow organizado en Corea del Norte tuvo lugar en septiembre de 2016 en el aeropuerto internacional de Kalma, situado en la región de Wonsan Kumgangsán. Organizado por Juche Travel Services en cooperación con la Korean International Travel Company, organizaciones de entusiastas de la aviación de otros países como 4Aviation pudieron asistir al evento. Autores: Patrick Roegies and Jurgen van Toor 4 Aviation



nar apoyo táctico a l ejército y la marina. Tras la guerra de 1950-53, la FA norcoreana recibió ingentes cantidades de material soviético y chino. En los años 70 y 80, se recibieron cazas chinos Shenyang F-6 y Chengdu F-7, así como aviones soviéticos Sukhoi Su-7, Sukhoi Su-25, MiG-23 y MiG-29.

El MiG-23 fue introducido en septiembre de 1984, cuando Corea recibió ocho MiG-23ML y dos MiG-23UB. Entregas adicionales sumaron un total de 40 MiG-23ML y 10 MiG-23UB. Los 60 Floggers fueron operados por el 56° Regi-

miento desde la base de Oksan y el 57° Regimiento desde Onchon. A los Mig-21F-13 y Mig 21PBM entregados en los 60 se sumaron los MiG-21MF de segunda mano procedentes de la FA soviética y que llegaron a partir de 1985.

Ese mismo año se recibió un número no confirmado de helicópteros Hughes MD500 adquiridos saltándose en embargo de armas de la ONU. Aunque su configuración era civil, Corea ha modificado estos aparatos para uso militar. Seis de estos aparatos estaban en el Wonsan Air Festival 2016. Más helicópteros fueron adquiridos en los 80 hasta sumar unas 275 unidades, principalmente modelos Mil Mi-2, Mil Mi-4, Mil Mi-8 y un puñado de Mil Mi-26.

El primer lote de 12 Sukhoi Su-25K Frogfoot y dos Sukhoi Su-25UB fue llevado por pilotos sociéticos a partir de 1987, a la FA norcoreana. Formaron el primer escuadrón



Arriba y sobre estas líneas, Mig-21bis del 42º Regimiento de la Fuerza Aérea norcoreana. En portada, Mig-29 "Rojo 555".

de un regimiento basado en Sonchon, a unos 80 km de Pyonyang. Un segundo lote de Su-25K y Su-25UBK fue entregado en la primavera de 1988, formando un segundo escuadrón, que se aumentó con un tercer lote de Su-25K para el tercer escuadrón, recibidos estos en dos envíos en otoño de 1988. En total se recibieron unos 36 Su-25K y 4 Su-25UB. Inicialmente pintados en camuflaje verde/marrón, actualmente lucen uno gris de dos tonos, con los numerales en rojo.

Los primeros Mig-29 se recibieron entre 1988 y 1989, y según algunas fuentes, se equiparon dos escuadrones. Actualmente se estima que se entregaron unos 45 aparatos. Las últimas adquisiciones tuvieron lugar en 1988, y se entregaron directamente de fábrica, en 1992, 13 izdelye 9.12B MiG-29 Fulcrum A y un izdelye 9.51 MiG-

29UB Fulcrum B. Corea del Norte fue el único país asiático en recibir la versión izdelye 9-13B MiG-29 Fulcrum C.

Un contrato posterior, de principios de los 90, incluía la entrega de 10 izdelye 9.13B MiG-29 Fulcrum C para ser ensamblados en la 7ª Oficina Industrial en Panghyon, como primer intento para crear una industria aeronáutica nacional. Pero el progreso fue peor de lo esperado, y hubo retrasos en la fabricación y pagos por los aviones, por lo que el gobierno ruso decidió abandonar el programa, siendo ensamblados solamente tres aparatos de los 40 inicialmente previstos; las partes recibidas para los restantes, fueron utilizadas, muy probablemente, para repuestos.

Tras la disolución de la URSS, Rusia dejó de entregar piezas a Corea del Norte respetando el embargo de la ONU, aunque se cree que a finales de la década de los 90 se entregaron de nuevo piezas de repuesto para mantener operativa la flota de Mig-29. Estos cazas fueron encuadrados en el 55º Regimiento Aéreo de la Guardia de Kumsong, subordinado a la 1ª División de Combate de Sunchón, e incluyendo dos escuadrones. Actualmente se cree que hay unos 15 Mig-29 operativos, de los que cinco están permanente activos y se rotan con los demás.

La última entrega de aviones de combate conocida a Corea del Norte es de finales de los 90, cuando Kazajstán entregó unos 40 cazas MiG-21bis, pero al ser descubierta la entrega de seis aparatos en el aeropuerto de Baku, el acuerdo se paró, no entregándose todos los cazas. Se cree que Corea del Norte ha recibido en total



cerca de 400 cazas Mig-21, de los que solamente una tercera parte podría estar operativa.

Situación actual

Regimientos de caza y cazabombarderos. Aunque el MiG-29 es el caza más moderno de la flota, el grueso de la misma lo forman los Mig-21. Hace 25 años la fuerza de la FA norcoreana sumaba 1.620 aparatos y 70.000 personas. Ahora, Corea del Norte no puede comprar aviones de combate debido al embargo de Naciones Unidas, impidiendo que sus anteriores socios le vendan legalmente aviones. El último intento fue la compra de cazas chinos JH-7, pero China declinó el acuerdo.

Además de los aviones, también ha cesado la venta de piezas de repuesto para los aviones existentes, creando un gran problema para el mantenimiento de los principales aparatos de la flota: Su-25, MiG-21 y MiG-29, apoyados por lo que queda de cazas chinos Shenyang F-6 Shenyang F-7. Los pocos repuestos conseguidos han sido facilitados probablemente por países amigos como Cuba o Iran. El mismo problema ocurre con los restantes aparatos de transporte, entrenamiento y ala rotatoria. Para ahorrar combustible y repuestos del Mig-29, sus pilotos vuelan casi exclusivamente el MiG-21.

Unos 50 Harbin H-5, versión china de los IL-28, están en servicio como bombarderos, entrenadores y aviones de reconocimiento, asignados a dos regimientos, aunque muy probablemente realizando misiones no operativas como remolque de blancos.



De arriba abajo, Mil Mi-17, Antonov An-2/Y-5, Hughes MD500 e Ilyushin IL-76 con los colores de Air Koryo.

Regimientos de entrenamiento. Los aviones de entrenamiento datan de los años 60 y no sirven para entrenar pilotos de cazas supersónico. El entrenamiento básico es realizado en los Nanchang CJ-6, para pasar posteriormente al biplaza MiG-15UTI, apoyado por un pequeño número de Aero L-39C Albatross. El entrenamiento de helicópteros se realiza en Mil Mi-2. Al igual que otras muchas cosas

en la República Popular Democrática de Corea, la efectividad de su entrenamiento es debatible.

Regimientos de Transporte. La FA norcoreana usa aún los biplanos Antonov An-2 y su copia china Y-5 como sus principales aviones de transporte, aunque en gran número. Según estimaciones, unos 270 han sido entregados. Además, disponen de unos 10 Antonov An-24 y un pequeño número de Ilyushin Il-76 civiles. Unos pocos Tu-134 y Tu-154 soviéticos con los colores de Air Koryo realizan los vuelos VIP a otros países.

Regimientos de Helicópteros. La FA norcoreana opera aún Mi-2, Mi-4 y un pequeño número de Mi-8 apoyados por los MD500 para misiones especiales. También se ha advertido la presencia de unos pocos Mi-26. No se sabe cuantos de los 275 helicópteros adquiridos quedan en servicio. Hay noticias de helicópteros de ataque Mil Mi-24 en el inventario norcoreano, pero no se ha visto imagen alguna.

Orden de Batalla

El ORBAT actual de la FA Norcoreana es complicado ya que una misma unidad puede tener varias designaciones, ya que el mando central nombra una unidad de determinada manera en tiempo de paz, en tiempo de alerta y en tiempo de guerra. En los tres estatus la unidad tiene distinta designación, divididas en unidades aéreas, Regimiento/batallón y una designación con nombre heroico.

Los Mandos Aéreos parecen tener la responsabilidad principal de la defensa aérea integrada, y están organizados con un sistema semi-automático de alerta e

intercepción para controlar las fuerzas de misiles SAM, interceptores y unidades AAA. El territorio norcoreano está dividido en tres distritos y tienen asignados su propio Mando Aéreo de Combate.

Dos Sukhoi Su-25K con nueva librea en dos tonos de grises.



El 1er Mando Aéreo de Combate está en el noroeste, con CG probablemente en Kaechon, responsable de la costa Oeste, la frontera china y Pyongyang. El 2º tiene su CG en Toksan, siendo responsable del Noreste y la frontera rusa. El 3º tiene su CG en Hwangju, en el sur, responsable de la frontera con Corea del Sur. Desde 1996, la FA Norcoreana tiene seis divisiones aéreas, bajo control directo del Mando Aéreo Nacional; de ellas, tres tienen aviones de caza, dos de transporte y una de entrenamiento.

Actualmente se disponen de unas 70 bases, incluidas bases operables por reactores, por aviones de hélice y pistas de emergencia. Aunque no todas las 70 bases tienen regimientos basados en ellas, siguen manteniendo su estatus operativo. Además de las bases, hay una serie de tramos de autopista que pueden ser usados en caso de emergencia. La mayor parte de los aviones tácticos están concentrados en las bases aéreas en torno a Pyongyang y las provincias del sur.



La FA Norcoreana tiene capacidades para poner casi todos sus aviones militares en refugios protegidos, algunos de ellos subterráneos o situados dentro de las montañas. La anticuada flota tiene capacidad limitada para realizar las misiones de defensa aérea de su espacio aéreo, proporcionar apoyo a las fuerzas terrestres y navales y realizar operaciones aéreas contra Corea del Sur. Con las restricciones impuestas a sus aparatos debido a la escasez de combustible y repuestos es probable que el número de horas de vuelo anuales de los pilotos sea muy baja.

Industria aeronáutica

Los esfuerzos del país por crear una industria aeronáutica han sido limitados. El fracaso con el ensamblaje de los Mig-29 se debió probablemente a la falta de medios tecnológicos y la capacidad profesional para hacerlo. La industria aeronáutica se limita a la reproducción de piezas de recambio para los aparatos existentes.

Con el embargo de armas de la ONU reforzado y la falta de industria propia, Corea del Norte ha buscado otros medios para encontrar alternativas para reemplazar a su vieja flota aérea, con los modelos más antiguos datando de los años 60.





De arriba abajo, helicóptero Mi-8 con camuflaje en tres tonos, dos Mig-21bis despegando e Ilyushin IL-76 con los colores de Air Koryo.

Entregas de aviones durante el embargo

La primera entrega de aparatos a Corea del Norte tuvo lugar en 1985 con la entrega de hasta 87 helicópteros Hughes MD5000 procedentes de EEUU, y adquiridos indirectamente por medio de una transacción ilegal. Dos ciudadanos norteamericanos hicieron falsas declaraciones de embarque en el US Customs Service en

1984 afirmando que el destino era Alemania, cuando de hecho iban a ser entregados a Corea del Norte.

En 1996 se intentó la compra de 133 MiG-21 de segunda mano procedentes de Kazajistán. La empresa pública kazaja "KazvoyentekhimpeX" redactó un contrato valorado en 28 M\$. Cuando el Departamento de Estado norteamericano se enteró, el gobierno kazajo retiró el contrato. El gobierno norcoreano no abandonó el plan de compra del todo, y en 1997 una solicitud formal fue enviada al Ministerio de Defensa kazajo vía el embajador de Sierra Leona en Moscú, informando de la entrega de 133 Mig-21bis para este país africano. A finales de año, otra solicitud similar fue emitida por Perú. Tras varios intentos fallidos, varios aparatos alcanzaron Corea del Norte, hasta que un embarque de seis MiG-21bis y piezas de recambio fueron interceptados en Baku, Azerbaiyán, en marzo de 1999 a bordo de aviones de transporte rusos oficialmente listados como embarques de azúcar para Corea del Norte, levantando el lógico escándalo internacional.

El 14 de octubre de 1998, se firmó un contrato con la compañía checa Agroplast que incluía la entrega de 40 MiG-21bis. Los aparatos iban a ser comprados por la empresa kazaja Uralsk Metallist Plant, que entregaría los aparatos como sobrantes de la Fuerza Aérea kazaja, pero en noviembre de 1999 se destapó el asunto. A raíz de ello, el gobierno kazajo negó cualquier implicación y prometió cooperar en la investigación, admitiendo la venta, el envío de cinco embarques anteriores por 30 aparatos, y el fin de los mismos en 1999.

Programas de modernización

Dada la edad de los aparatos de la Fuerza Aérea, es más que probable que se realicen programas de modernización. Los aviones presentados en el Wonsan Air Festival 2016 llevaban todos camuflajes nuevos y parecían haber sido sometidos a un programa de modernización recientemente. Los detalles de dicha modernización no están claros, pero algunas fuentes dicen que han sido reacondicionados gracias a ayuda desde Bielorrusia y Cuba; tampoco se sabe si se han efectuado en Corea del Norte o en otro país.

Aunque aún se desconoce mucho sobre todo lo relacionado con la FA norcoreana, parece que algo de apertura se ha logrado con el Wonsan Open Air Festival. Durante la ceremonia de clausura, se anunció que un nuevo festival se llevará a cabo en 2017 y estará abierto al público internacional. **FAM**