



FUTURO DE LA AVIACIÓN TÁCTICA DE LA ARMADA

Introducción



ESDE el principio de los tiempos, el poder naval ha jugado un papel dominante en el destino del mundo, dando, de vez en cuando, pasos de gigante, debidos a la incorporación de inventos como el vapor, el submarino, el radar, o a la integración de nuevas tácticas en la guerra naval, como la línea de fila y el cruce de la «té», la trafla, etc. Posiblemente, el paso más importante dado en la era moderna sea el de la incorporación e integración de las aeronaves en las flotas.

El hombre, desde que se embarca con fines bélicos, ha estado buscando aumentar el alcance de las armas en los buques para poder golpear primero. El despegue industrial y tecnológico del siglo xx le permite disponer a bordo de municiones y sistemas de control de armas, que pueden alcanzar y dañar los buques enemigos más allá del horizonte. En esta época, y casi simultáneamente, se produce el nacimiento del arma aérea, extendiéndose así el alcance del potencial de las flotas de manera apreciable.

La Armada creyó desde el primer momento en la «nueva arma» y organizó la aeronáutica naval, que ya en 1924 apoyó el desembarco de Alhucemas con

hidros *Macchi-18* operando desde el *Dédalo* y desde la base de hidros de la mar Chica.

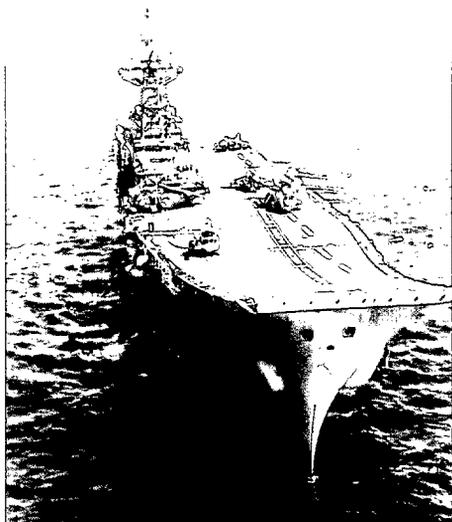
Unos años más tarde, la batalla del mar del Coral marcó el libro de la historia, cuando por primera vez la aviación táctica naval, y no los potentes cañones de las flotas japonesa y americana, decide el devenir de una batalla naval mucho más allá de la vista de sus respectivos mandos. Meses antes, el 7 de diciembre de 1941, una flota de portaaviones japoneses hizo que, con su ataque aéreo a Pearl Harbour, se tambalease la idea norteamericana de que su mejor protección eran los dos océanos, que a modo de grandes fosos aíslan ese castillo llamado Norteamérica. El portaaviones entró en la historia por la puerta grande durante la segunda guerra mundial.

El concepto

Desde entonces hasta nuestros días, el concepto de aviación táctica embarcada no sólo no ha desaparecido, sino que se ha revalorizado con el tiempo. Así, para la nueva estrategia de la OTAN, toman un papel relevante los grupos navales de portaaviones y su «capacidad de proyección de poder», que dan la movilidad y la aviación embarcada.

En la nueva doctrina de fuerzas combinado-conjuntas de la Alianza, destaca la figura del JFACC (*Joint Force Air Component Commander*), como el gran maestro director que ha de orquestar *todo lo que vuela* en el área de responsabilidad del CCJTF (*Commander of the Combined Joint Task Force*). En el último ejercicio de la Alianza a gran escala, STRONG RESOLVE 98, el JFACC empleó los grupos de portaviones para cubrir zonas del área de responsabilidad de la CJTF donde la fuerza aérea no podía llegar (debido a falta de capacidad logística), o bien no llegaba a tiempo (si el escenario había surgido rápidamente y de improviso).

La Armada nunca ha sido ajena a la importancia de la aviación táctica embarcada, ni siquiera durante el *parón forzado* ocurrido en octubre de 1939. Privada de los medios aéreos,



El portaaviones *Príncipe de Asturias*.
(Foto: G. Peñuelas González).

mantuvo el espíritu y la doctrina para hacer resurgir su Arma Aérea en 1954. El tiempo, juez inexorable, pasó y dio la razón a los que abogaron por una aviación táctica que fructificó en el *Dédalo* (1967) y en la querida Octava Escuadrilla, con los *Harrier AV8-S* (1976). En el año 1984, la Sección Especial del Arma Aérea optó por el programa AV8-B *Harrier II* como relevo de nuestros *Matadores*, desechando la idea de modernizar los AV8-S en *Sea Harrier II* o FA-2, como se les conoce actualmente. Ese paso permitió acometer más tarde el programa AV8-B *Plus* haciendo que la flota cuente hoy día con un avión moderno y capaz, cuya integración en el Grupo Alfa ha elevado en mucho su capacidad operativa, tanto a la hora de defender al grupo como a la hora de proyectar su poder naval a distancia, facilitando también su integración en fuerzas multinacionales.

El futuro

Pero..., ¿cuál es el siguiente paso que hay que dar para preservar nuestra aviación táctica embarcada y hacerla válida para las operaciones de los conflictos futuros? Para contestar este interrogante, habría que imaginar qué aviación táctica va a necesitar la Armada a partir del... digamos 2015. Podemos pensar que el AV8-B *Plus* está casi sin estrenar, pero la tecnología aeronáutica militar avanza muy rápido y nuestros aviones necesitarán un relevo para entonces.

Todo apunta a que en esas fechas, muy posiblemente, la flota no se verá inmersa en un «conflicto total de guerra abierta», más bien los conflictos serán aislados y seguirán los modelos que preconiza la Alianza hoy: *Peace enforcing* y *Peace keeping*. Y en el caso de intervenir en uno abierto, sería como parte de una fuerza aliada.

Este tipo de escenarios requieren un *dominio del aire*, y la idea de *superioridad aérea* no basta y queda anticuada. Hoy en día, a la finalización de un conflicto son más importantes las bajas no tenidas que las infringidas al enemigo.

En este concepto de *dominio del aire* juega una baza muy importante el *poder* que actualmente tiene la «disuasión». Dohuet ya preconizó la importancia decisiva del arma aérea en la disuasión y, así como algunas de sus ideas fracasaron, la disuasión del arma aérea se revaloriza hoy en día. Sirvan como ejemplo los acuerdos de paz de Dayton, a los que posiblemente no se hubiera llegado sin la persuasiva influencia del poder aéreo norteamericano. Fue la amenaza del poder aéreo, el as que tan hábilmente jugó recientemente el secretario Holbrooke en su encuentro con el presidente Milosevich para garantizar el regreso de los kosovares a sus tierras.

Mezclando estos ingredientes (tipo de conflicto, dominio del aire y poder de disuasión), y acortando un proceso de la decisión, que sin duda en detalle sería mucho más farragoso, podemos decir que para el 2015 necesitaremos una aviación táctica embarcada que juegue un papel importante a la hora de

alcanzar ese necesario *dominio del aire* conjuntamente con nuestros aliados. Actual y moderna, al día tecnológicamente, que nos permita una integración fácil en las fuerzas de la Alianza, y sobre todo sin olvidar la apuesta por unidades STOVL (*Short Take-Off and Vertical Landing*) que hizo la Armada ya en 1975. El avión núcleo de esa aviación táctica embarcada ha de ser capaz de realizar misiones de escolta aérea, interdicción, defensa aérea de la flota y apoyo aéreo, tanto de día como de noche, permitiendo así el desarrollo del resto de las operaciones marítimas y terrestres.

La plataforma

El problema de renovación de la aviación táctica es común a la mayoría de los países occidentales. Los aviones y armas basados en la tecnología de los 70 han sufrido durante los últimos años demasiadas y costosas modificaciones. En economía doméstica diríamos que va siendo hora de cambiar el coche.



Helicóptero operando con el *Príncipe de Asturias*. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

La secretaría de defensa norteamericana empezó un programa para reemplazar su aviación táctica en la primera década del 2000. Los escuadrones de *F-16*, *A-10*, *F-14*, *F/A-18* (excepto las últimas versiones de *F-18 E/F*) necesitan un relevo para entonces. En el caso norteamericano, el gran número de unidades a reemplazar en un periodo de tiempo tan corto, hace que encontrar el equilibrio entre costo, riesgo y necesidad del producto no sea una tarea fácil.

Después de muchos estudios, en 1995 el programa JAST (*Joint Advanced Strike Technology*) era una realidad, y con los fondos suficientes comenzaba a dar sus primeros pasos. Inicialmente, la fase de producción empezaría en el 2015.

Un año más tarde (1996) y debido a la presión ejercida por la Infantería de Marina norteamericana para reemplazar los *Harrier II* y al esfuerzo que la Marina británica hacía por sumarse a un programa conjunto con los marines a fin de reemplazar sus *Sea Harrier (FA-2)*, el congreso decidió aunar esfuerzos

y hacer de los programas JAST y ASTOVL (*Advanced STOVL*) uno único denominándole JSF (*Joint Strike Fighter*).

El *Joint Strike Fighter* aporta un concepto nuevo de «hacer negocios» dentro del mundo de la aviación militar. No se va a forzar un modelo único de avión haciéndolo común al Ejército del Aire, Marina e Infantería de Marina norteamericanos. Se construirán tres variantes de un solo modelo con un alto nivel de sistemas comunes, en una misma línea de producción, siendo la versión de la Infantería de Marina americana y la de la Marina británica de características STOVL.

Sin entrar en profundidad de datos económicos, el ahorro en la fase de desarrollo ha sido de 160.000 millones de dólares, de los que 200 han sido aportados por el Reino Unido.

Este nuevo concepto y el equilibrio entre precio, costo y eficacia no pasó desapercibido a un tercer país; así, en abril del 1997 Holanda firmó un MOA, *Memorandum of Agreement*, uniéndose al programa para renovar su flota de *F-16*. Dinamarca sigue muy de cerca el proceso y se espera su unión al programa en un futuro cercano.

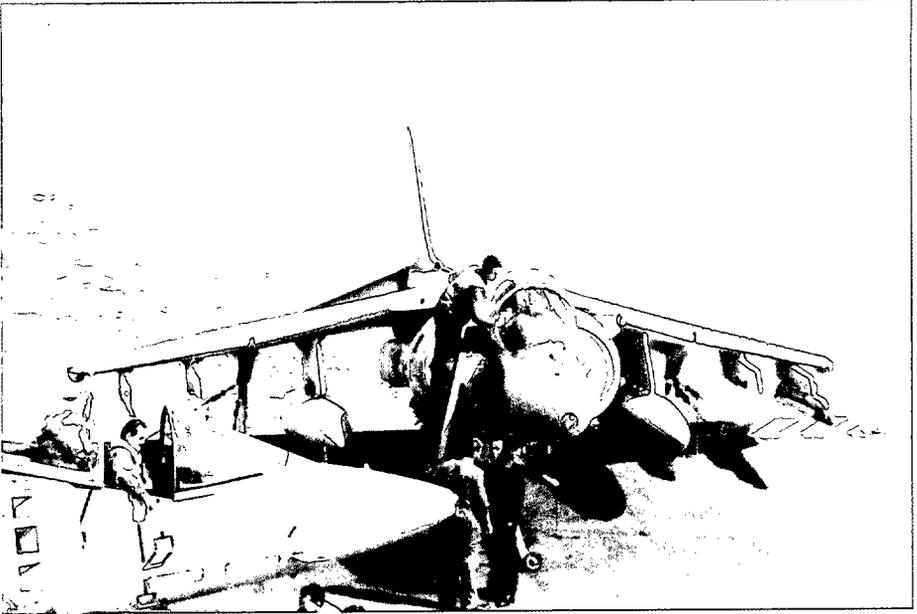
Aunque por aunar los dos programas, la fecha de producción se adelanta al año 2008, los marines necesitan reemplazar los anticuados AV8-B. La solución es refabricar sus AV8-B en AV8-B *Plus* para cubrir el intervalo de tiempo hasta que el JSF sea una realidad, pues las necesidades de la Marina y Fuerza Aérea tienen prioridad y la Infantería de Marina no comenzaría a recibir unidades hasta el 2012 aproximadamente.

En el caso de la Armada, la refabricación de los AV8-B en AV8B-*Plus* le permitiría disponer de una escuadrilla «capaz y flexible», que mantendría ese importante papel de la aviación táctica embarcada hasta la segunda década del siglo venidero. Facilitaría y abarataría el mantenimiento de nuestros aviones al disponer de una sola plataforma con un único tipo de motor, dando solución al problema de respetos que sufriríamos en un futuro inmediato al ser los únicos utilizadores del modelo AV8-B.

Las armas

Una de las derivadas de tener un presupuesto muy ajustado en los programas de aviación es que a veces se ha de decidir entre la plataforma (incluyendo repuestos) y las armas. Buscar el equilibrio adecuado no es fácil, y en los programas AV8-B y AV8-B *Plus* se ha conseguido, pero sufriendo un retraso importante entre la recepción de la plataforma y la de las armas.

Volviendo a la idea de *dominio del aire* con la que empezaba el artículo, la aviación táctica embarcada del 2015 necesitará munición guiada de gran precisión. Los blancos de los conflictos actuales son puntuales, y expresiones como «sanitizar» a la hora de asignar y batir blancos terrestres y navales son



Aviones *Harrier* en la cubierta de vuelo del *Príncipe de Asturias*. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

muy comunes. No hay que atacar una batería de artillería, sino una pieza en particular de esa batería.

El alto costo de este tipo de armas hace que existan actualmente una serie de programas de tipo conjunto en los que está trabajando el Departamento de Defensa norteamericano con países miembros de la Alianza para sacar el máximo partido a los ya menguados presupuestos de defensa. Sin detenerme en características, mencionaré los principales:

- JASSM.—*Joint Air-to-Surface Standoff Missile*.
- JDAM.—*Joint Direct Attack Munition*.
- JSOW.—*Joint Stand Off Weapon*.

La mayoría de estas armas se integrarán en todos los aviones del inventario norteamericano del 2010, incluyendo el AV8-B *Plus*, y muy particularmente el JSF.

Actualmente, la industria nacional de armamento tiene un alto nivel tecnológico en munición de aviación, así como una vasta experiencia en integración de armas a los sistemas de la plataforma. El adelanto de los ordenadores de misión de los aviones actuales facilita dicha integración, permitiendo homologar armamento nacional, evitando las servidumbres y dependencias que supone el tener como único proveedor de armamento al país constructor de la plataforma.

La Armada ha de explotar la gran experiencia obtenida en el programa tripartito de AV8-B *Plus* a la hora de decidir las armas futuras de nuestra aviación táctica embarcada, sin perder de vista los programas conjuntos con nuestros socios dentro de Europa y la Alianza.

Conclusión

En estas páginas he intentado resumir tres puntos que afectan el futuro de nuestra aviación táctica embarcada:

- *El concepto de Arma Aérea*, reafirmando la obligación de tener en el futuro una aviación táctica embarcada con peso específico, moderna y capaz, que haga que el Grupo Alfa siga siendo pieza clave a la hora de conseguir el *dominio del aire* aliado.
- Exponer la *necesidad de buscar relevo* a los AV8-B, refabricándolos en AV8-B *Plus*, sin perder comba en el único programa ASTOVL que se vislumbra entre los países occidentales y del ámbito de la Alianza.
- *Presentar el programa JSF* y los distintos programas de armamento con los que camina paralelamente, viendo que cumplen perfectamente con los requisitos de la Alianza de estandarización, racionalización e interoperatividad de equipos para afrontar las restricciones presupuestarias de los países miembros. Sin olvidar que estos programas, al igual que en el programa del AV8-B *Plus*, abren puertas a las industrias nacionales de los países participantes.

Santiago R. GONZÁLEZ GÓMEZ

