DE VUELTA A LOS PRINCIPIOS

Juan del POZO BERENGUER

Si no cambias nunca de dirección, acabas por llegar a donde te estabas dirigiendo.

Eugen Linden.

Introducción

EL Pacto de Varsovia dejó una herencia de considerable envergadura a sus antiguos miembros y aliados, consistente en unas fuerzas terrestres de gran movilidad y sincronización apoyadas por sistemas de defensa aérea de una capacidad muy significativa. Y esto es lo que se podría esperar de un potencial adversario el día de mañana: uno capaz de moverse con rapidez, manteniendo una defensa aérea redundante y con el armamento antiaéreo adecuado para implementarla eficientemente. El apoyo aéreo cercano juega un papel clave en el avance de las fuerzas anfibias y terrestres para facilitar la neutralización de los puntos de gravedad del adversario. Pero todavía hoy resulta a menudo complejo el ser capaces de dirigir a los cazas hasta sus blancos proporcionándoles seguridad e información precisa de la localización y estado de sus blancos. Y es precisamente en este campo en el que los FAC *(Forward Air Controller)* embarcados en unidades AEW *(Airborne Early Warning)* tienen mucho que decir.

Consideraciones

Desde los inicios de la Guerra Fría, los antiguos miembros del Pacto de Varsovia ya desarrollaban sistemas adecuados para garantizar que sus vastas fuerzas terrestres pudieran avanzar en el campo de batalla con rapidez y seguridad. Y ya desde entonces, el FAC se presentaba como un individuo crucial a

FAC aeroembarcado a bordo de un *E 3* de la USAF.

la hora de poder causar mella en tan vasto ejército, mediante el empleo eficaz de fuerzas aéreas. Un ejército, por cierto, mucho más avanzado que aquel que disfrutaba la OTAN. O eso pensábamos entonces. Pues bien, este individuo aún continúa siendo clave en el desarrollo de las operaciones de apoyo a nuestras propias fuerzas terrestres, aunque las tornas han cambiado y la necesidad de poder infligir daño a nuestro adversario a mayor distancia y con mayor precisión hace imprescindible replantearse cómo ha de llevarse a cabo esa misión y, más importante aún, desde dónde.

Toda Infantería de Marina que se precie —y para el caso cualquier otra fuerza implicada en operaciones anfibias— ha de disfrutar de una eficaz cobertura aérea para poder obtener alerta temprana, es decir, reconocimiento y vigilancia, adquisición de blancos y neutralización de los mismos. Y en este orden. Claro que nuestro potencial adversario puede estar dotado de unidades terrestres en cantidades tan grandes que las fuerzas anfibias, inicialmente, y las terrestres, a continuación, pueden no ser capaces de neutralizarlas al ritmo al que nuestro adversario puede regenerarlas. Así que no es ya una mera cuestión de dar en blancos selectivos y poco a poco, sino hacerlo en sus puntos de gravedad y de forma rápida y precisa.

Con el paso de los años los intentos han pasado por hacer uso de UAV *(Unmanned Aerial Vehicles)*, información de satélite e incluso hacer a los FAC aeroembarcables para así poder ejercer su labor desde una posición de mayor seguridad y con una capacidad de detección mayor de la que supone estar en tierra firme o a bordo de un barco. Me centraré en este último caso porque, después de todo y a pesar de los adelantos, aún nadie se ha atrevido a prescindir del clásico individuo de carne y hueso.

Pero los antiguos adversarios de la OTAN se preocuparon, y mucho, en su momento, en poner obstáculos a esta modificación en los procedimientos

occidentales; sus fuerzas terrestres fueron dotadas de radares y misiles antiaéreos móviles, en grandes cantidades, complicando a las aeronaves con FAC adquirir posiciones de ventaja ofensiva para poder ejecutar su misión. Esto se pudo comprobar durante la guerra de Vietnam, periodo durante el cual se hizo patente la gran cantidad de misiles que se lanzaron, con mayor o menor éxito, contra los aviones en misión SCAR *(Strike Control and Reconnaisance)* de los norteamericanos, que operaban desde tierra y desde sus portaaviones, y que obligó a centrar gran parte del esfuerzo en la misiones de supresión de defensa aérea enemiga o SEAD *(Supressión of Enemy Air Defence)* para contrarrestarlo. No en vano Vietnam supuso un punto de inflexión en cuanto a la importancia del FAC en el desarrollo de las operaciones de apoyo aéreo cercano. El escuadrón MISTY de la Fuerza Aérea norteamericana fue un pionero en el concepto moderno del FAC aeroembarcado, conduciendo *strikes* desde un F 100 *Sabre* de doble mando contra las fuerzas vietnamitas que se encontraban en movimiento. A pesar de los éxitos cosechados, a nadie se le escapó que no disponer de un radar a bordo del avión FAC hacía la misión mucho más complicada de lo que podría ser caso de estar equipado con él.

Es de todos bien sabido que uno de los grandes inconvenientes que encontraron los americanos en Vietnam fue la inexistencia de cartografía de gran parte del país, con lo que los cazas dependían de la habilidad de los FAC para poder dirigirles hasta sus blancos sin posibilidad de hacer un planeamiento de

F 100 *Sabre* del escuadrón MISTY. El piloto, sentado detrás hacia el FAC para dirigir al resto de cazas hacia su blanco.

Imagen GMTI del E 3 *Awacs* sobre fondo de fotografía. Los puntos rojos representan vehículos en movimiento.

la misión más exhaustivo. Pero con el paso de los meses se hacía más y más complicado tener a un individuo en un puesto avanzado o FEBA *(Forward Edge of Battle Area)* por cuestiones de meteorología, esfuerzo físico y la constante movilidad de las columnas enemigas. Había que recolocarlo en una posición segura y de fácil acceso desde donde pudiera hacer la misma misión sin los riesgos propios de encontrarse solo, en una posición avanzada y con los recursos muy limitados.

De nuevo a la casilla de salida. Y para complicar aún más las cosas, las aeronaves convertidas en plataformas para los FAC pronto dejaron de ser parte de la solución para convertirse en un problema. Tan pronto empezaron a realizar sus misiones, pasaron a ser el objetivo número uno; sus radares de exploración, que eventualmente fueron instalados en otros aviones, trabajaban normalmente en bandas de frecuencias muy características (generalmente Banda C) y en muchos casos eran fácilmente distinguibles por su elevada velocidad de giro de antena. Hoy en día, incluso por la carencia de ella (caso del JSTARS —*Joint Surveillance and Target Attack System*— del Ejército de

Tierra de Estados Unidos). Resulta comprensible que se convirtieran en blanco primario y preferido de sus oponentes porque, además de todo esto, a menudo carecían casi por completo de algún tipo de autodefensa.

Sin embargo, parecía lógico pensar que el camino a seguir seguía siendo el de potenciar el uso del FAC aeroembarcado, ya que estar en el aire siempre es más ventajoso que encontrarse en tierra firme o embarcado, donde las inclemencias de la meteorología y la geografía tienen normalmente un mayor impacto y porque el poder modificar la altura de los sensores a tu antojo es siempre de gran ayuda. La cuestión era cómo lograrlo evitando los sistemas de defensa aérea, a cuyo desarrollo tanto tiempo dedicaron los ingenieros rusos. Y muy *grosso modo*, la solución pasaba por dos medidas: por un lado, incrementar de forma significativa la distancia a la que estas unidades aéreas pudieran realizar sus labores y permitir, consecuentemente, que el propio FAC pudiera culminar su misión llevando «de la mano» a los cazas atacantes, incluso bajo control positivo; y por otro, incrementar las misiones.

Este nuevo FAC aeroembarcado ha de ser un individuo capaz de explorar, reconocer, analizar, seleccionar un blanco y dirigir a un avión de combate hasta él, incluso asistirle en combate aire-aire caso de que esto fuera necesario. Dicho individuo es lo que comúnmente se conoce como *Weapons Allocator*, y no es sino un controlador de interceptación aeroembarcado. Seguramente alguien habrá oído este término en el seno de la Armada.

E 8 *Istars*. Obsérvese el radar situado bajo el fuselaje.

Imagen GMTI del *Sea King Searchwater* sobre fondo de cartografía digital. Los puntos blancos representan vehículos en movimiento.

Son numerosas las aeronaves que existen actualmente cuya función es, entre otras, la de actuar como un FAC. En concreto, son cuatro las que se han destacado por la alta fiabilidad mostrada en combate (¡en combate, ni más ni menos!) en los últimos años: el E 2 *Hawkeye*, que en estos momentos cuenta con su versión «E», optimizado para poder operar en el marco de las operaciones anfibias; el *JSTARS* del Ejército de Tierra norteamericano; el omnipresente E 3 *Awacs*; y el *Sea King* MkVII *Searchwater* (¿le suena a alguien?).

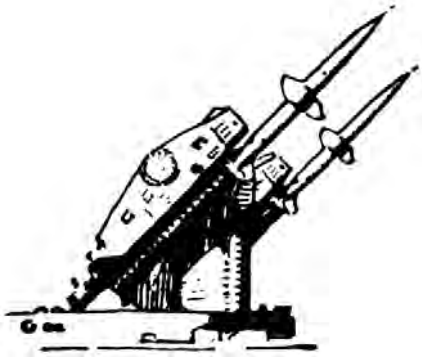
No es posible sustituir el clásico FAC, como los existentes en el seno de la Unidad de Operaciones Especiales de Infantería de Marina, pero hay numerosas misiones de apoyo aéreo cercano que suponen un riesgo, a menudo imposible de asumir, para el clásico FAC, y no así para uno embarcado en un AEW, que puede realizar su misión desde una posición de seguridad aprovechando el largo alcance de sus sensores. Adicionalmente, el AEW puede detectar y mantener bajo seguimiento blancos terrestres en movimiento a lo largo de muchos kilómetros, algo a menudo impensable para un FAC a pie. En definitiva, el *Weapons Allocator* de un AEW no está sometido a la presión

de la meteorología, del terreno en que se mueve y, por qué no decirlo, ni siquiera de la misma fuerza de la gravedad. Hoy en día operan, en el peor de los casos, de dos en dos, en una cabina con condiciones óptimas de trabajo y en permanente contacto con los cazas a los que controlan y con el barco o base en tierra de la que dependen, así como con unidades terrestres y anfibias. Y por si fuera poco, disfrutan de una idea mucho más clara y concisa de la situación táctica, puesto que pueden centrar sus sensores en cualquier dirección y a distancias de entre 200 y 300 millas eficaces, según la aeronave de la que hablemos. Situación táctica que, por supuesto, es complementada por toda aquella unidad que, a través de LINK-16 (como empieza a ser algo ya muy habitual) u otros sistemas link, envía los datos de sus sistemas de combate para permitir al AEW aumentar las garantías de éxito durante una misión de apoyo aéreo cercano, bien sea cerca de la costa o muy alejado de ella tierra adentro, donde nuestros infantes de marina pueden estar operando y nuestro barcos en cambio no, por motivos ciertamente obvios.

Conclusiones

El potencial adversario del día de mañana puede disponer, si las lecciones aprendidas son las correctas, de unas fuerzas dotadas de gran movilidad operando bajo un paraguas de protección aérea importante. Fuerzas que mantienen una confianza total en su capacidad de vencer en el campo de batalla de forma convencional, por raro que suene ahora este viejo concepto y que tendemos a olvidar a causa de la moda de lo «asimétrico». Cabe esperar, además, que sus operaciones se desarrollen en tres fases para apoyar a sus fuerzas terrestres: una fase de ataque aéreo, una segunda fase de protección antiaérea y, por último, un avance rápido de estas fuerzas terrestres con gran capacidad de regeneración conforme surgen las bajas.

Las fuerzas de Infantería de Marina, y posteriormente del Ejército de Tierra, han de poder contar con un apoyo aéreo cercano operando de forma sincronizada en espacio y tiempo, porque no se puede depender de los barcos para proporcionar vigilancia y reconocimiento en toda la zona de operaciones en tierra. Y la forma que existe en la actualidad para lograrlo, suponiendo que tanto la Fuerza Aérea y la Armada disponen de los cazas adecuados, que ciertamente es así, pasa por ayudar a que estas fuerzas aéreas lleguen con seguridad a sus blancos. Y el tradicional y eficaz FAC, del que hasta hace poco dependía casi exclusivamente dicha seguridad, ha de delegar ahora gran parte de su carga al FAC aeroembarcado para que no sólo pueda señalar los blancos, sino que pueda además ejercer labores de vigilancia y reconocimiento y llevar al propio caza bajo control hasta su objetivo, asistiéndole en el combate aire-aire en el caso de que esto fuera necesario. Dicho de otra manera, el FAC aeroembarcado es el único medio que tiene una marina de guerra de proyectar

su capacidad de reconocimiento y vigilancia a la Infantería de Marina y al Ejército de Tierra de forma permanente, y concluir eventualmente proyectando a sus aviones de ataque mediante misiones SCAR.

Hasta hace tan sólo unos meses se podía ver el nombre de la Armada en la página *web* de *Wikipedia* entre las fuerzas armadas del mundo que disfrutaban de un sistema de AEW con posibilidades reales de avanzar en este terreno. A día de hoy, ya ni siquiera figura en esta lista. Es un flaco favor a nuestros cazas y, más grave aún, a nuestros infantes de marina.