



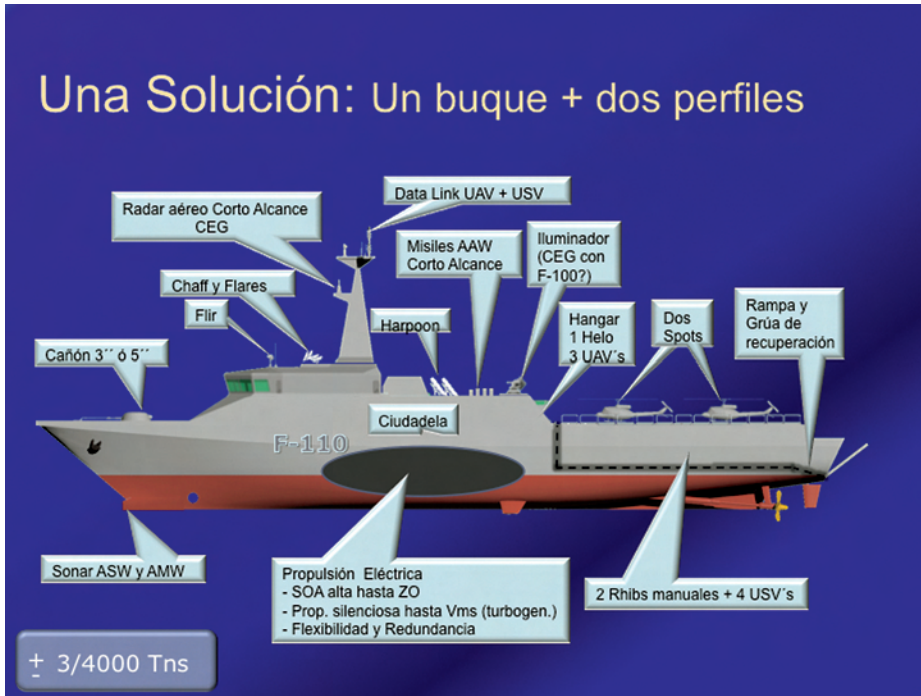
PERFILANDO LA PROPUESTA: LA *F 110*

Ángel TAFALLA BALDUZ



ACE casi un año, en mayo de 2009, expuse en esta querida REVISTA mis ideas sobre el marco estratégico en el cual se iba a producir el relevo de las fragatas clase *Santa María* por las que venimos denominando *F 110*. En aquel primer trabajo dediqué más espacio a describir la situación estratégica de ese momento —todavía no inminente, pero que se aproxima indefectiblemente— que a desarrollar cuáles deberían ser, a mi juicio, las características principales de la *F 110*. Me propongo ahora lo inverso: una sucinta justificación y una descripción más desarrollada de la plataforma.

Una Solución: Un buque + dos perfiles



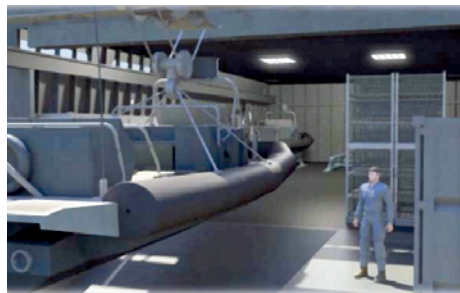
Creo que hay que evitar a toda costa que la doctrina estratégica y el planeamiento de fuerzas —el diseño de los buques principalmente— se desincronicen. En mi opinión, eso es lo que le está pasando a la US Navy. La Marina de los Estados Unidos es la inspiración para muchas otras y ha logrado un predominio como pocas veces ha contemplado la Historia. Es, a la vez, fuente principal de armamento y equipos para otras marinas, entre ellas nuestra Armada. Pero... se está produciendo un desfase entre sus obligaciones operativas y sus medios materiales. Tiene magníficas plataformas pero pocas, porque son muy caras. Incluso el LCS (*Litoral Combat Ship*) está resultando una mala materialización de una buena idea: el *Streetfighter*. Los buques correspondientes a este concepto nonato iban a ser muchos para saturar los litorales. Deberían haber sido, por tanto, baratos, pero su heredero el LCS por lo menos ha triplicado su objetivo de coste inicial, y su número, consecuentemente, se ha dividido precisamente también por tres, pasando de los 55 planeados a 17 nuevos, más los dos ya construidos, esos 17 adicionales a obtener antes de 2016 según los últimos datos, que por cierto cambian casi a diario. Y todo esto está pasando no porque el Congreso asigne menos fondos a la Navy —los capítulos de inversiones han crecido sostenidamente y alcanzan

actualmente unos 15.000 millones de dólares anuales en el último proyecto de presupuesto—, sino porque la US Navy, desde el final de la Guerra Fría, no acepta más que lo mejor, sea cual sea la naturaleza de la nueva situación estratégica y las obligaciones que de ella se deriven. Evitemos que a nosotros nos pase lo mismo.

La Armada tiene la suerte de tener cinco fragatas que son lo mejor en su clase. Y aspira, con fundadas razones, a una sexta *F 100*. Si en el relevo de las *F 80* por las *F 110* no logramos dominar la tendencia a la «perfección», posiblemente llegaremos a la conclusión de que la *F 110* debería ser... ¡otra *F 100*! Y esto, a mi juicio, no sólo sería difícilmente alcanzable desde el punto de vista financiero, sino que los buques así definidos no serían rentables para operar en los escenarios de Seguridad Marítima (SM) con baja amenaza; por cierto, los más probables. Caería así la Armada en el actual dilema de la US Navy: si utiliza plataformas sofisticadas en conflictos de baja intensidad o SM, lo haría con muy bajo rendimiento; y si tuviera plataformas sencillas específicas para la baja intensidad, no serían utilizables en los conflictos de alta intensidad. Además, si todas las plataformas fuesen de alto valor, podría surgir en el mando operativo la llamada «aversión al riesgo». A nadie le gusta el riesgo. Esto está muy claro a niveles político y de opinión pública. Pero si al rechazo de riesgos propios de estos niveles se une el que el mando militar temiese perder o dañar alguna de sus preciosas joyas, el resultado podría ser que no se empleen nunca. O casi nunca. O con muchas restricciones.

La solución a este dilema que yo proponía en la pasada REVISTA de mayo era la de definir y construir una plataforma que pudiera actuar alternativamente de manera rentable en ambos escenarios: alta intensidad o SM.

Paso ahora a describir cómo concibo esta *F 110*, no con el intento de coartar el detallado proceso de planeamiento de fuerza que corresponde a esta fase, en el que creo, sino de acortarlo y hacerlo más robusto. Cuando tuve el honor y la responsabilidad, como 2.º AJEMA, de inspirar y supervisar los planeamientos de fuerza de lo que hoy son el LPD *Juan Carlos I*, los BAM, el BAC *Cantabria* y los *S 80*, el valioso y profesional equipo que redactó los



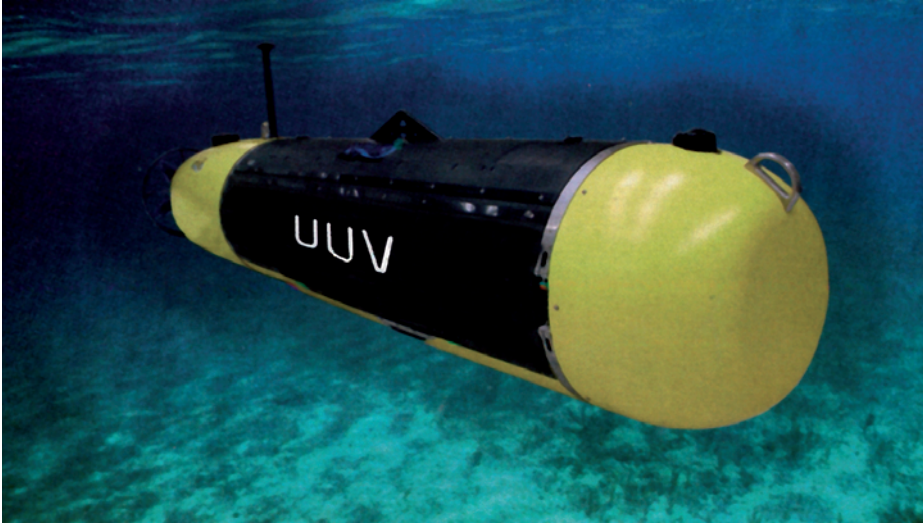
requerimientos y demás documentos se basó en una clara y específica directiva sobre lo que queríamos, que, aunque evitaba claramente los detalles, permitía y alentaba el contacto horizontal con la industria en general y con Navantía en particular. Así se logró definir y plasmar, en tiempo récord, unas propuestas que, unidas a una situación económica benigna, pero nunca fácil, y una comprensión política adecuada, tuvieron la recompensa de la pronta aprobación por el Gobierno de un verdadero Plan Naval, razonable económica y estratégicamente. Con el único ánimo de ayudar a los que ahora tienen la responsabilidad de definir la *F 110*, paso a exponer mi idea sobre este buque.

Veo a la *F 110* con un desplazamiento entre la *F 100* y el BAM, unas 3.000/4.000 toneladas, con propulsión eléctrica que la dote de flexibilidad para dedicar la energía producida a la propulsión en los tránsitos a velocidades altas, o a las armas y sensores cuando esté en patrulla.

Cuando actúe en escenarios de SM su dotación podría ser de unas 90 personas, incluyendo la UNAEMB de un helicóptero y un destacamento de Infantería de Marina.



UAV *Fire Scout* operando desde el USS *Nashville*.



En escenarios de alta intensidad, como concepto básico, complementaría a las *F 100* en ASW y ASUW, teniendo una cierta capacidad MCM y sin que su defensa AAW supusiera una carga fuerte para las *F 100*. Las capacidades ASW, ASUW y MCM se basarían en vehículos no tripulados de superficie, aéreos o sumergibles (USV/UAV/UUV). ¿Por qué mi fe en los USV/UAV? En primer lugar porque sólo hay dos maneras conocidas de dotar de flexibilidad táctica a las capacidades de un escolta: con módulos o con vehículos de control remoto. Los USV/UAV son más fáciles de embarcar que los módulos y pueden, en tiempo útil, cambiar su objetivo a otro de diferente ámbito. Tienen, sobre todo los UAV, una mayor fiabilidad logística y robustez; la de los módulos está por demostrar.

Existen ya operativos varios modelos de USV con sensores electro-ópticos, radar y otros sensores, e incluso armamento. Colocando la antena del *data link* en lo más alto del mástil integrado del buque se podrían lograr alcances de control e información de hasta unas 20 millas por línea directa, sin tener que recurrir a enlaces por satélite o relé aéreo (*autocat*). La gran ventaja de poder combatir amenazas ligeras de superficie a distancia sin exponer personal se podrá completar dotando a la *F 110* de los medios tradicionales de cañón y SSM tipo *Harpoon*. A esto habrá que añadir, naturalmente, el armamento anti-superficie de las aeronaves.

Los medios de detección y ataque ASW, basados en los USV, serían complementados por el sónar de casco del buque, los torpedos de tubo y los lanzados por helicóptero o UAV. Finalmente, en cuanto a los medios de detec-



USV *Protector*.

ción y neutralización de minas basados en vehículos a control remoto, existen ya varios operativos. Dotarse de ellos sería una consecuencia de la mayor posibilidad de los enfrentamientos litorales y de las bajas velocidades de despliegue que poseen los medios dedicados a MCM.

Los tres o cuatro USV podrían estibarse en un gran dique seco a popa, pudiéndose largar y recuperar por grúas o rampa a través de una porta en popa. Encima, la cubierta de vuelo y el hangar deberían ser capaces de operar con una combinación de helicópteros tácticos y UAV.

Todos estos vehículos y sistemas de control deberían ser desarrollados bajo la dirección de la Armada o adaptados a partir de diversos modelos existentes en el mercado, lo que se estima trabajoso, pero ni mucho menos imposible.

En cuanto a la capacidad AAW, aparte de dotarle de sensores y armas de autodefensa —¿ESSM?—, debe partirse de la premisa de que en alta intensidad siempre operarán bajo la protección de las *F 100*. En este sentido, sería conveniente explorar las posibilidades de disponer de CEC (*Cooperative Engagement Capability*), sistema con la precisión suficiente para emplear los misiles antiaéreos de un buque con los datos de seguimiento del radar de otra plataforma. Si esto fuera aquí factible desde el punto de vista coste-eficacia, los SM-2/SM-6 de una *F 100* podrían ser guiados por los sensores de una *F 110* sin necesidad de grandes equipamientos en estas últimas.

Estimo que todos esos equipos y armas podrían ser operados y mantenidos por una dotación de 180 personas. Así pues, los alojamientos de las 90 personas del buque en configuración de SM (similar capacidad que un BAM) deberán ser ampliados hasta 180 para permitir que la *F 110* opere en escenarios de alta intensidad. El total de la Escuadrilla, contando tanto el personal permanentemente embarcado como el embarcable en configuración máxima, podría disminuir de los 1.300 actuales a unos 900.

La cuestión del coste de obtener y operar unas *F 110* así definidas no es un asunto secundario, sino el origen de todo el concepto anteriormente expuesto. Para que todo esto tenga sentido, ambos costes deberían ser intermedios entre los de una *F 100* y un BAM. Propongo, por tanto, definir en los requerimientos operativos unos objetivos de coste y operación que cumplan dichas condiciones.

Puede que a algunos les parezca excesivo el detalle de lo que he expuesto hasta aquí, pero repito que sólo es un esquema sobre el que partir para definir las *F 110* en un plazo menor y sin las derivas que surgen cuando el marco estratégico no está definido con autoridad por una instancia superior y la inercia y el concepto de prestigio nos llevan a desear lo mejor. Lo mejor no siempre es lo conveniente y además suele ser con frecuencia inalcanzable.

