



LA CRISIS, LA ARMADA, SU AVIACIÓN NAVAL Y SU POSIBLE FUTURO

Pedro RAMÍREZ QUEVEDO



Introducción



pesar de haber disfrutado de años de bonanza «sin realmente saberlo» (grandes programas de construcción: LHD, fragatas, etc.), llevamos ya muchos años soportando los rigores de los grandes recortes presupuestarios. La «crisis» no es algo nuevo para la Armada, aunque es de reconocer que en este momento el escenario está peor que nunca. Tantos años de recortes han hecho que en la Armada se haya logrado alcanzar la máxima eficiencia posible en la utilización del recurso puesto a su disposición, llegando últimamente a tal punto el sacrificio exigido que el rumbo nos empieza a sacar de la derrota y nos acerca peligrosamente, como mínimo, a no



poder cumplir las misiones encomendadas de forma adecuada, sobre todo si se produjeran ciertas amenazas.

En el caso específico de la Armada, los grandes recortes han ido afectando progresivamente, y no en orden alguno, a sus instalaciones, a las prestaciones sociales, al personal (recorte de emolumentos, prestaciones y recursos de personal), a su adiestramiento (recortes en cursos y dietas, adiestramientos y navegaciones) y últimamente al material. Se han tenido que dar de baja buques que incluso podrían haber dado mucho más de sí.

Hasta el momento, y debido a lo crítico del asunto, a su singularidad y sus diferencias, los recor-

tes en el ámbito de la Aviación Naval habían afectado en menor medida que al resto de la Armada. No obstante, ya le ha llegado el turno y comienza a afectar a todos sus ámbitos de igual manera: al operativo, al logístico, al industrial, al de los recursos de personal y al de material. Esto, unido a la edad de la mayoría de sus aeronaves, a la disminución del adiestramiento y cantidad de personal existente hoy en día (sobre todo comparado con el que hizo posible la aviación naval y lo mantuvo hasta hoy), hace que se plantee la necesidad de un análisis serio y grave sobre su situación y planes de futuro.

En este artículo se recopila principalmente información expuesta en varias publicaciones por personas y marinos relevantes, con el fin de ilustrar no solo el camino andado, sino también la responsabilidad de futuro que tenemos todos los que formamos parte de la Armada si queremos mantener las capacidades que son necesarias para el cumplimiento de nuestra misión fundamental: la defensa de España y sus intereses. Es una de esas capacidades, la de proyección, y más en particular su vector aéreo, de la que se pretende resaltar su necesidad en este artículo.

Los orígenes

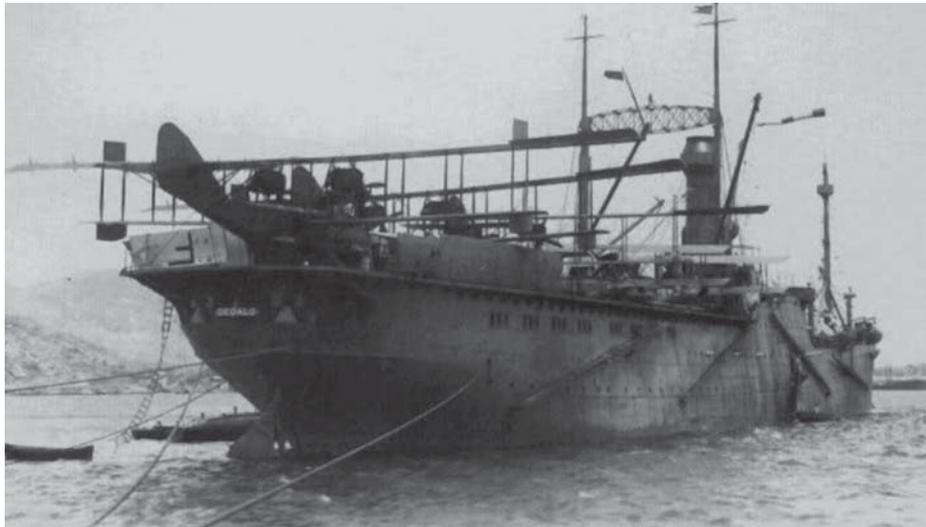
Los orígenes de la Aviación Naval, allá por el 1917 aproximadamente, fueron consecuencia de la evolución de los medios del momento y de la auda-

cia de algunos marinos innovadores. No fueron nada fáciles, y además se torcieron definitivamente justo antes de nuestra Guerra Civil. Ejemplo gráfico de la dificultad con que se creó la Aviación Naval española son las siguientes aseveraciones:

«Las altas esferas de la Aeronáutica Militar siempre vieron a la especialidad aérea de la Armada como algo que les pertenecía, y que como tal debían controlar y absorber. En fechas tan tempranas como 1924, a siete escasos años de su creación, el general Francisco Echagüe, director de la Aeronáutica Militar, consideraba el arma aérea de nuestra Marina de Guerra como una lacra que no actuaría en ninguna campaña de entidad, y cuyo único fin sería restar medios a la aviación terrestre.»

Pero no fue esa la única gran oposición que encontró la Aviación Naval, también en su propia casa hubo luchas internas que todavía hoy parece que no han llegado a resolverse. Ya se sabe que cuando hay pocos recursos se plantea siempre la mayor necesidad de uno u otro, y el que casi siempre sale a la palestra es la Aviación Naval (posiblemente por ser de los más caros, aunque también, probablemente, sea el más «económico» y efectivo):

«Los aviadores de la Aeronáutica Naval, poniendo a prueba su entusiasmo, pericia y abnegación, tanto para vencer las dificultades que presentaban las malas condiciones del *Dédalo* en las maniobras de botar e izar los hidros,



Dédalo.

como en el del mayor riesgo en despegues, amarajes y vuelos de guerra, multiplicaban su esfuerzo, interesados en prestar eficaces servicios y con ello elevar el prestigio de su especialidad ante el parecer de los oficiales de los buques, que como factor común del sentir general de los profanos a la Aeronáutica de aquel tiempo no reconocían ni apreciaban la utilidad de los servicios que a favor de los buques o contra otros objetivos de importancia podían ejecutarse desde el aire.»

Para los que conocen el devenir de los últimos grandes conflictos, la Segunda Guerra Mundial y la Crisis de las Malvinas de 1982, como ejemplo, saben de lo esencial e imprescindible que es y ha sido la aviación naval embarcada. El concepto doctrinal del *aire integral*, apadrinado por Italia y Alemania (y acogido por España) durante la Segunda Guerra Mundial, establecía que la Armada debía obtener apoyo aéreo de la Aeronáutica Militar (Ejército del Aire) cada vez que lo requiriera y allá donde fuera necesario. El resultado patente de su fracaso se demostró entre otros ejemplos el 28 de marzo del 41, cuando se prometió vigilancia aérea de la Aeronáutica Real al almirante Iachino en el cabo Matapán. No la tuvo, y se quedó ciego bajo la acción de los torpedos de los aviones del portaaviones *Formidable*. Dos meses después el acorazado *Bismarck* sufrió un ataque con torpedos de los aviones del portaaviones *Ark Royal* que prácticamente lo paralizó al recibir impactos en su timón. Posteriormente fue hundido por los buques de la Armada británica. Reseñar también las palabras del almirante Nagumo después de Pearl Harbor: «...una Armada sin alas pertenece al pasado...».

Sobre las Malvinas destacar el éxito de la Aviación Naval embarcada inglesa (*Harrier*) sobre la basada en tierra. Sus bases se encontraban demasiado lejos del escenario bélico para ser todo lo efectivas que debían haber sido.

Así pues la historia nos demuestra que —aun frente a impedimentos legales, a políticos y corporativos— es necesaria, tanto hoy como ayer, una aviación naval embarcada que ayude a cumplir adecuadamente las misiones que se le asignan a la Armada. Esos impedimentos casi dieron al traste con las expectativas de nuestra Armada y sobre todo las de alguno de sus visionarios, pero al final lograron dar por bueno el dicho de que «la Armada no volverá a permitir que haya buques sin cubierta de vuelo...». Desde ese momento las aeronaves de la Aviación Naval se han convertido en parte integral del buque, con armas y sensores propios. Son sus pilotos los oficiales responsables —con el conocimiento íntimo del medio (la mar)— de llevar a cabo las acciones y misiones que le encomiende su comandante.

Todo esto unido a lo ocurrido desde entonces no ha hecho más que resaltar la importancia que estos medios tuvieron, tienen y tendrán en el futuro de las Armadas que se precien.

Los intereses nacionales: la Aviación Naval y su «necesidad»

La misión y la necesidad de las FAS radican en la defensa de los intereses nacionales. «España defiende unos intereses que son vitales para su supervivencia: su soberanía, la independencia, la integridad territorial y el ordenamiento constitucional de España; también se considera vital asegurar la libertad, la vida y la prosperidad de los españoles».

Entre los intereses nacionales, el mar ocupa un lugar destacado. España tiene casi 8.000 kilómetros de costa, y un 60 por 100 de la población española vive cerca del litoral. El 85 por 100 de las mercancías importadas llega a través de los puertos nacionales y casi el 60 por 100 de las exportaciones se realiza también por vía marítima, a través de 46 puertos. La flota pesquera española, la seguridad de la zona económica exclusiva y los fondos marinos fuera de las zonas de jurisdicción nacional son también intereses marítimos a tener bien en cuenta.

Los expertos consideran, además, de vital importancia para España: el litoral español y sus aguas adyacentes; un arco desde el golfo Pérsico hasta la península Ibérica a través del Mediterráneo; la ruta marítima que une los centros de producción de hidrocarburos y de minerales en África con el continente europeo; las rutas que nos unen con el continente americano; el canal de Suez y los estrechos de Gibraltar, Bab el-Mandeb, Ormuz y Malaca. El colapso del tráfico en cualquiera de ellos tendría consecuencias muy negativas para la economía española.

Por todo ello, y aunque sea ya un tópico, España no puede permitirse dar la espalda a su carácter eminentemente marítimo y deberá disponer de capacidades autónomas que le permitan, ante riesgos limitados, la defensa, al menos, de sus intereses vitales.

Para otros riesgos de mayor envergadura el Estado español ya forma parte de organizaciones internacionales y supranacionales que se supone nos apoyarían. Aún así se nos plantean las siguientes cuestiones: ¿qué pasaría si varios países de esas organizaciones tuvieran intereses encontrados? (posible caso Perejil: España-Marruecos-Estados Unidos-Francia...). ¿Se podría confiar en esas organizaciones para que defendieran nuestros intereses si no dispusiéramos de los medios necesarios para nuestra propia defensa?

España, sus FAS, y por ello la Armada, han de contar con medios adecuados y autónomos. De entre estos medios, tal y como hemos visto, los aéreos son esenciales para dar la autonomía y capacidad de proyección que se necesitan. La Aviación Naval es una parte esencial y fundamental de esa capacidad. No puede esperarse que la aviación basada en tierra realice todas las operaciones aéreas de defensa y proyección que requieren nuestros intereses, dado su «corto» alcance (aun con reabastecimiento aéreo) y la gran cantidad de territorios que estos abarcan.



(Foto: www.armada.mde.es).

El portaaviones y su aviación embarcada es, por tanto, el medio que proporciona esa flexibilidad estratégica que no te puede dar una base aérea. Además, al estar en constante desplazamiento, dificulta su detección y mejora su capacidad de defensa.

Estas fueron algunas de las premisas que utilizó el Estado Mayor de la Armada para demostrar la necesidad de un vector aéreo en los años 70 y que finalmente se hizo realidad con la adquisición de los primeros aviones *Harrier*. No sin haber tenido que sobreponerse a grandes problemas políticos y diplomáticos y a grandes reticencias dentro del entorno de las FAS y del gobierno del momento.

La necesaria inclusión de medios aéreos en los procedimientos estratégicos navales y la necesidad de contar con marinos aviadores que comprendan integralmente la naturaleza de las operaciones marítimas son los dos fundamentos básicos de la Aviación Naval, de trascendencia vital en el desarrollo de la proyección del Poder Naval, en la planificación de sus operaciones e incluso en aspectos tales como la carrera que deben seguir aquéllos que optan por dicha especialidad. Es lo diferencial en este caso lo que da valor al conjunto.

Lo conjunto: requisitos operativos

Al igual que la Aviación Naval española ha surcado mares difíciles y grandes tormentas, parece que lo conjunto tampoco se enfrenta, o más bien se ha enfrentado, a mares plácidos.

«Las operaciones específicas independientes frente a lo conjunto han influido notablemente en el desarrollo de la concepción de la estrategia militar española, muy condicionada por las diferencias entre los tres componentes militares.»

Se entienden y asumen la funcionalidad, necesidad y obligatoriedad de lo conjunto en el ámbito de las FAS. Ha de ser el JEMAD el que decida qué requisitos/capacidades/objetivos, etc., han de ser necesarios para defender los intereses de España de acuerdo a una política de Defensa establecida por el Gobierno. Antes de referirnos a alguna de «esas» necesidades conjuntas, es indispensable reseñar en este artículo las grandes diferencias existentes entre los Ejércitos, para después resaltar el interés de una en especial:

«La diferencia principal entre la Armada y los otros Ejércitos es esencialmente la concepción de esta como «Fuerza Expedicionaria», concebida para ser proyectada a cualquier área geográfica del mundo y operar por sí sola prácticamente de forma indefinida. Mientras tanto los otros dos Ejércitos son concebidos fundamentalmente como defensa de la tierra patria, con medios limitados de proyección que requieren de medios que no son suyos para apoyo de sus operaciones y empleo lejos del territorio nacional.»

Claramente se entiende por tanto que la Armada, como única Fuerza Expedicionaria para cumplimentar las misiones que el JEMAD le pueda encomen-



Helicóptero SH-60.

TEMAS PROFESIONALES

dar, cuenta con medios propios, con la autonomía necesaria para su empleo en operaciones lejanas y un apoyo logístico acorde. Esto implica contar con capacidades de disuasión, prevención y respuesta necesarias y coherentes contra determinadas amenazas. De ellas reseñar que alguna, últimamente, tiende a incrementar su potencial bélico. Hay que tener muy en cuenta en este momento como amenaza el rearme y la modernización a la que se están sometiendo países de nuestro entorno y muy cercanos (compras de nuevas fragatas —*SIGMA*, *FREMM*—, aviones *F-16* de Estados Unidos, etcétera).

Sabemos que en los últimos años se han producido eventos que han provocado grandes giros estratégicos en el planeamiento de la defensa occidental. En el pensamiento estratégico prima ahora el estudio de las amenazas irregulares e híbridas, la guerra asimétrica, el conflicto de baja intensidad o el planeamiento de la defensa de contingencia, quedando en un lugar secundario otros riesgos más tradicionales, como el peligro de un estado «fallido», la proliferación nuclear, la ciberguerra o la guerra convencional.

No obstante, si España pretende defender sus intereses allende los tuviera y ser relevante en los asuntos globales, no solo deberemos prepararnos para luchar en toda esta gama de posibles operaciones, sino sobre todo deberemos ser capaces de garantizar su supremacía militar convencional frente a cualquier adversario «avanzado».



LHD Juan Carlos I.



Despegue desde el portaaviones *Príncipe de Asturias*. (Foto: archivo RGM).

Pues bien, en sintonía con todo esto y pendiente de la nueva dirección estratégica que dé el Gobierno, podríamos continuar concluyendo que los medios actuales con que cuenta la Armada, incluyendo el buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*, recién incorporado a la lista de buques de la Armada y, su aviación embarcada, son los mínimos imprescindibles para seguir cumplimentando adecuadamente sus misiones.

Esta última capacidad se considera indispensable en todos los escenarios, tanto en su versión de ala fija como en la rotatoria, más usada y prolija en operaciones reales. Sin ellas la Flota en su totalidad quedaría mermada en sus capacidades tanto de proyección como de defensa. No se entienden ya fragatas sin helicópteros ni buques de proyección sin aviones de combate. Citando al almirante Sir Mark Stanhope (AJEMA de la Royal Navy):

«...los países que aspiran a tener influencia estratégica internacional tienen portaaviones, y los que los tienen los usan...».

Quizás haya sido un defecto de nuestras políticas el no haber usado toda la influencia posible (Armada) para haber empleado alguno de estos medios en las oportunidades que se nos han presentado.

Sin entrar en otros escenarios modernos en los que se utiliza a destajo la aviación embarcada, sirva como ejemplo ilustrativo de la necesidad y conve-

TEMAS PROFESIONALES

niencia de la aviación embarcada el conflicto de Libia, en el que España tenía grandes intereses (gas, industrias , etc.) y su participación (poco relevante) no parece que hubiera estado a la altura. Las aviaciones embarcadas italiana (*Harrier*) y francesa, por ejemplo, duplicaron y triplicaron en tiempo en zona de operaciones a las de los que estaban basadas en tierra. Ello implica ahorro, eficacia y eficiencia en el empleo de los medios. Más influencia estratégica a la hora de repartir «beneficios». La guerra de superioridad aérea en la que participó España (EA) fue casi «nominal», y sin desmerecer de ella, pues es totalmente necesaria para establecer la superioridad que permita otras operaciones, en este caso fue de aportación casi nula. Mucho gasto para poco rendimiento, aunque políticamente en ese momento fuera lo más correcto.

Capacidad de proyección actual. El AV-8B Plus

La Armada cuenta hoy en día con un avión, el AV-8 Plus que, aun siendo el mismo, es totalmente distinto al que compró y llegó a España en 1998. Gracias al programa «Harrier», a nuestros aliados y a la JPO (*Joint Program Office*), por un escaso 10 por 100 de lo que podrían haber costado sus modernizaciones en gastos no recurrentes, se ha mantenido el avión relevante tácticamente, siendo hoy en día uno de los mejores para las funciones de ataque y



Harrier AV-8B Plus.

apoyo a suelo (proyección). Cuenta con sistemas nuevos totalmente integrados, como el Litening Pod con Rover (enlace de datos en tiempo real), que permite la designación, seguimiento y empleo de armas de precisión (guías láser/GPS y combinadas, en modo absoluto o relativo) sobre cualquier blanco. Está dotado de lo más avanzado en aire-aire, misiles Amraam y Sidewinder y con integración también muy avanzada y cintas operativas del radar en versiones actualizadas.

Este mismo avión, en manos de los *marines* y de la Armada italiana, ha participado en los últimos conflictos armados que ha habido (Irak, Afganistán y Libia) con resultados tremendamente satisfactorios. Hay mucho por hacer, pero es mucho lo hecho ya para encontrarnos en una posición privilegiada frente a otras muchas marinas. Pero sobre todo es el «medio» ideal para que la Armada pueda cumplir sus misiones de forma efectiva y a costes muy asequibles. Este avión continuará siendo apoyado y mejorado por la Oficina Conjunta (JPO) hasta la entrada en servicio del que lo reemplace, y su baja definitiva se estima para el 2030 en el caso del USMC y en ese entorno también para España.

Las capacidades del nuevo avión son artículo aparte, pero quede de muestra que debería ser un avión multipropósito, cazabombardero con características de baja visibilidad (*stealth*) y sensores de quinta generación, capaz de despegue corto y toma vertical. Capacidades mínimas con las que contarán los aviones en el entorno en 2030.

Se ha discutido en foros informales que la entrada en servicio de las *F-100* con sus grandes capacidades de proyección y defensa aérea pudiera en su momento sustituir al avión embarcado. Reseñar que aun teniendo los medios adecuados para realizar este tipo de misiones (misiles tipo Tomahawk, etc.), que no los tenemos, se quedaría muy corto en distintas fases/misiones de esa proyección, y una muy clara, sin entrar en grandes detalles, sería el apoyo cercano a la fuerza de desembarco. Creo que no solo son las dos indispensable, sino que además son complementarias y necesarias en el enfoque actual de las operaciones.

Conclusión: el futuro

En lo que respecta a la Aviación Naval, es de resaltar que ha sido mucho lo conseguido hasta hoy, con gran esfuerzo por parte de todos en la Armada, incluyendo el sacrificio máximo de muchos de sus integrantes hasta conseguir ser una de las pocas potencias en el mundo que cuenta con medios aeronavales relevantes.

Se ha dotado a nuestros buques con unos sistemas de armas (aeronaves) esenciales e irremplazables que mejoran no solo su capacidad sensorial, sino también su potencia de defensa y destrucción.

La defensa de los intereses nacionales, que deberán plasmarse en las necesidades estratégicas que establezcan el JEMAD y el Gobierno de la nación en su próxima revisión, requerirá de la aportación de la Armada y de su aviación embarcada.

Estamos, como se expuso al principio, en una situación que comienza a ser crítica para mantener estas capacidades de manera adecuada. Sabemos que es ya una situación en la que es necesario evaluar qué capacidades son indispensables y cuáles no lo son tanto. Habrá que hacerlo dentro del ámbito de lo conjunto y no del específico (tanques *versus* aviones *versus* barcos, etc.), sin perder aquellas capacidades que han sido y son necesarias para defender intereses vitales y que serían muy difíciles de reemplazar o restituir.

La crisis nos hará pasar por años de incertidumbre y «malvivir», pero hay medidas de carácter drástico que pueden resultar nocivas y perniciosas para los intereses que pretendemos defender. Se deberán estudiar otras opciones que permitan su supervivencia a la espera de tiempos mejores. Esto sin duda se debería ver reflejado en las asunciones estratégicas del Gobierno y en las directivas correspondientes.

En caso de que los recortes afecten a capacidades esenciales se considera conveniente comunicárselo a la sociedad española, para que entiendan lo que supone la crisis y sus recortes en el ámbito de la defensa de «sus» intereses. Esto evitaría que se vuelvan a repetir «fiascos» como el de Cuba u otros, en los que la opinión pública pensó que teníamos una Armada «capaz» y moderna.

Las alianzas con otros países son muy beneficiosas para suplir necesidades y capacidades con las que no se cuentan o que se prevean dar de baja. Pero también pueden inducir a error y resultar otro fiasco cuando se necesiten de verdad recursos únicos que no poseamos en momentos reales de crisis. Habrá que estar ojo avizor para no perder capacidades que pudieran ser vitales.

Entre los retos a los que se enfrentará la fuerza conjunta están las actividades de disuasión, el mantenimiento de las rutas marítimas, la entrada en fuerza en zonas hostiles y un sinnúmero de misiones en las que la proyección del Poder Naval efectiva podría llegar a garantizarlos. Esa proyección debe estar fundamentada en medios propios de la Armada. Su Aviación Naval y su vector ofensivo son fundamentales en este aspecto.

Finalmente y a modo de conclusión, la pregunta del millón es (teniendo en cuenta el entorno —economía, situación estratégica, etc.— actual y futuro) ¿qué capacidades creemos que se deben mantener, incrementar o reducir? La respuesta sigue siendo muy difícil y fuera del objeto de este artículo, pero debe de haber quedado parcialmente contestada en lo que respecta a la Armada y a su Aviación Naval embarcada. Es necesario y más que conveniente mantenerla y potenciarla, siempre con la seguridad debida, en buques con ala rotatoria (helos o/y futuros UAV) y en portaaeronaves (buques de proyección) con una unidad aérea embarcada que contemple a las anteriores junto a aereo-



JSF.

naves de combate (aviones como el *Harrier* o su futuro reemplazo).

La Marina es una e indivisible; nada valemos los unos sin los otros, así como nada vale un cuerpo sin su cabeza o brazos.

La política hasta el momento ha sido mantener capacidades, aun incidiendo en la operatividad de la Fuerza. Seguimos en ese trance, pero ya comienza a ser crítico, por lo que si hay que recortar alguna, el JEMAD deberá establecer las que son imprescindibles para cumplir con las directrices políticas del Gobierno, y se redistribuya el presupuesto de acuerdo a este concepto y no a cualquier otro (por Ejércitos, obligaciones contractuales, etcétera).

BIBLIOGRAFÍA

- GUERRERO, Francisco A.; O'DONNELL, César; RODRÍGUEZ, Vicente: *Proa al cielo*, 2005.
CESEDEN: *Documentos de seguridad y defensa: Adaptación de la fuerza conjunta a la guerra asimétrica*. Septiembre de 2011.
— *Documentos de seguridad y defensa: Los intereses geopolíticos de España. Panorama de riesgos y amenazas*. Septiembre de 2011.
VON SCHROEDERS, Edgardo: *75 años de la Aviación Naval de la Armada de Chile*.