

La aviación militar en el 2001

JESUS PINILLOS PRIETO
Coronel de Aviación

Los acontecimientos del 11 de Septiembre han permitido demostrar al mundo la posibilidad de que un país como EE.UU. sea capaz de proyectar su poder aéreo a cualquier parte del globo, sin contar con bases e infraestructuras de apoyo cercanas. Ha sido el éxito incuestionable del concepto "Global Reach" preconizado por la Fuerza Aérea Estadounidense durante los últimos cuatro

años y la Aviación Militar se ha consagrado como el instrumento mas adecuado para llevarlo a cabo. La "Libertad Duradera" se ha conseguido desde bases y portaaviones situados entre 1.500 y 6.000 Millas Náuticas de sus objetivos y aun en estas circunstancias la importancia del poder aéreo para la resolución de conflictos modernos, de forma contundente, limpia, minimizando bajas

propias y daños colaterales ha quedado suficientemente probada. EE.UU. va a tomar nota de esta experiencia, y sus consecuencias, aunque puramente especulativas por el momento, no tardaran en alcanzar a los países de su entorno, en un mundo de intereses cada vez mas globalizados e interdependientes. Por el momento la administración Bush se plantea la modernización y renovación de su flota de reabastecimiento en vuelo, la potenciación del transporte así como la autorización para la producción de una nueva serie del bombardero B-2 "Spirit", ha autorizado la producción inicial del F-22 "Raptor" y de un transporte táctico de largo alcance capaz de internar tropas en territorio enemigo como es el V-22 "Osprey". La selección del principal contratista para llevar a cabo el desarrollo y producción del caza F-35, JSF (Joint Strike Fighter) se ha producido sin la demora esperada y los programas relacionados con el empleo de UAVs



F-16

También en este año el F-16 consiguió acumular el record de ventas después de treinta años de servicio. Constituye la columna vertebral de Fuerzas Aéreas como la Israeli, con una flota de 300 aviones, Israel es el segundo usuario del mundo en cuanto a número de unidades por detrás solamente de EE.UU. En el año 2001 incrementó su pedido inicial de 50 unidades de la versión avanzada multimisión F-16I, a 100 unidades en un contrato extraordinario por valor de 200.000 millones \$.



Su-30

Un nuevo record de ventas este año para la aviación rusa que incrementa su presencia en los mercados internacionales. La plena producción del Su-30 dotado con empuje vectorial y su venta a China e India así como el anuncio de la producción del An-70 después de su accidentada carrera, han sido hitos importantes en el año 2001 para una industria aeronáutica que lucha por recuperar el puesto que merece en el mercado internacional.



MV-22

El conflicto de Afganistán ha demostrado la extraordinaria contribución de las Fuerzas Especiales de los Marines estadounidenses, identificando y señalando objetivos, al éxito de las operaciones aéreas. El MV-22 puede verse directamente beneficiado por esta circunstancia y superar la polémica suscitada a raíz de los dos trágicos accidentes en los que perdieron la vida veintitrés marines y que llevaron consigo la paralización del programa. El MV-22 es la plataforma ideal para misiones de infiltración y exfiltración todo tiempo de fuerzas especiales en territorio enemigo, aportando capacidad de carga, radio de acción y supervivencia a los medios actuales basados en helicópteros.

en misiones de reconocimiento e inteligencia aérea “Global Hawk” y “Predator” viven momentos de pleno optimismo a la vista de las necesidades planteadas en los últimos conflictos.

Para Europa el año 2001 ha sido industrialmente el año de la consolidación de fusiones ya iniciadas como la de EADS en la que la industria aeronáutica española ha sabido posicionarse a tiempo, y el del nacimiento de nuevas empresas como MBDA la segunda empresa de misiles del mundo (tras Raytheon) fruto de la fusión de MATRA Bae Dynamics con Aerospaciale MATRA Misiles (EADS) y con Finmeccanica/BAE Systems de Alenia Marconi con una implantación importante en España de la mano del progra-

CASA 295M

En el mes de Octubre se comenzó el proceso de aceptación por el Ejército del Aire del primer T-21, C-295M destinado al 353 escuadrón del Ala 35, que deberá finalizar con la entrega por EADS-CASA de hasta 9 unidades en el 2004. Aviónica avanzada, capacidad de reabastecimiento en vuelo, compatibilidad para el uso de gafas de visión nocturna, sistemas de autoprotección, comunicaciones seguras y un sistema de planeamiento de misión compatible con el SIPMA, hacen del T-21 un transporte avanzado perfectamente dimensionado para el Ejército del Aire. Polonia ha adquirido 8 unidades del C-295M tras el acuerdo con EADS para la privatización de la industria aeronáutica polaca. El avión compete actualmente con buenas perspectivas en competiciones abiertas por un transporte militar de este tipo en países como Brasil, Grecia, Corea, Emiratos y EE.UU.





F-22 + B-2

El nuevo concepto de "Global Strike Task Force" anunciado por la USAF en el pasado año, ha quedado validado después del conflicto de Afganistán y hará del F-22 y el B-2 la piedra angular del futuro de la Fuerza Aérea estadounidense debido principalmente a su radio de acción y baja observabilidad. A modo de ejemplo, 12 B-2 y dos escuadrones de F-22 (48 aviones) volando una sola salida por avión/día y con las defensas enemigas intactas, podrían destruir con bombas de precisión 270 objetivos puntuales en las primeras 24 horas de conflicto.



Boeing 767

El conflicto de Afganistán ha puesto de manifiesto la importancia del reabastecimiento para proyectar el Poder Aéreo estadounidense a cualquier parte del globo. Con 50 años a sus espaldas EE.UU. se plantea la sustitución de parte de su flota de más de 400 cisternas KC-135 por 100 Boeing 767 en su versión de reabastecimiento, posiblemente en modalidad "leasing". Este avión ha sido también seleccionado por Italia como transporte / cisterna para sustituir su actual inventario de cuatro aviones Boeing-707. La flota de aviones KC-135 estadounidense, aunque parte de ella remotorizada, se encuentra con problemas de corrosión que podrían limitar su vida operativa por debajo de lo esperado o exigir costosas modificaciones estructurales, de optar por su mantenimiento en servicio.

ma internacional Meteor. El 2001 ha sido también el año de la consolidación de programas de cooperación europeos, el misil sustituto del AM-RAAM estadounidense "Meteor" con la colaboración de Francia, Gran Bretaña, Suecia Alemania y España. El programa JOANA (Joint Airborne Navigation and Attack) persiguiendo el desarrollo de tecnologías para la construcción de un pod electroóptico avanzado con que equipar aviones como el Eurofighter y Rafale. El programa IRIS-T para el desarrollo de un misil aire-aire de última generación sustituto del AIM-9 Sidewinder entre Alemania, Italia, Grecia, Noruega y Suecia, aunque después de la retirada de Canadá se haya dificultado el camino hacia la producción, principalmente debido a los problemas financieros planteados por Alemania.

El programa EATP (European Technology Acquisition Program) encaminado a desarrollar tecnologías



EC-120 Colibrí

En el 2001 tuvo lugar la recepción del último helicóptero HE-25 (EC-120 Colibrí) al Ala 78, un vehículo moderno, excelentemente equipado y con un mantenimiento tan sencillo que multiplicará sensiblemente el rendimiento de su antecesor, el veterano H-20. Con una autonomía de 3 horas de vuelo y 20 minutos de reserva permite entrenar tres alumnos en una sola salida. Es de esperar que el nuevo H-25 sea la nueva montura de la patrulla "ASPA" cuya atractiva exhibición se verá mejorada y aumentada con las extraordinarias características de esta nueva aeronave.

relacionadas con la furtividad de las plataformas aéreas.

La Cooperación no solo ha abarcado programas de armamento sino el planeamiento y ejecución de operaciones aéreas, con el nacimiento de la Célula de Coordinación de Transporte Aéreo Europeo, para el intercambio de servicios de transporte y reabastecimiento en vuelo entre los países del Grupo Aéreo Europeo, con sede en la base aérea de Eindhoven (Holanda) y que ya han surtido efecto con motivo del despliegue de aviones EF-18 al ejercicio Red Flag 01.

Para el Ejército del Aire el año 2001 ha supuesto hitos importantes en cuanto a la modernización y renovación de su material, con la finalización de la modernización de los aviones C-14, un programa ejemplar en su gestión y ejecución que ha proporcionado al Ala 14 un sistema de armas moderno y eficaz superando las expectativas del contrato en cuanto a tiempo de ejecu-



MIRAGE F-1

El 27 de Febrero EADS CASA entregó al Ejército del Aire el último Mirage F-1 modernizado. Esta entrega puso fin a un exitoso programa por el cual se han modernizado 52 aviones (48 monoplazas y 4 biplazas) en un tiempo record, teniendo en cuenta que el primer prototipo fue entregado a la industria en Marzo de 1999. Las capacidades del avión modernizado superan las expectativas previstas en cuanto a precisión y funcionalidad de los sistemas de autoprotección, navegación, armamento y ataque, que coloca a este sistema de armas directamente en la tercera generación de cazas polivalentes, compitiendo en capacidades con aviones como el F-18 y F-16.



A-400M

El 19 de junio durante la feria aeronáutica de "Le Bourget" siete de las nueve naciones involucradas en el futuro avión de transporte europeo A-400M firmaron un preacuerdo MOU (Memorando of Understanding) para la adquisición de 212 unidades. España asumió el compromiso para la compra de 27 aviones por 4.500 M Euros en un periodo de entregas hasta el 2020. El A-400M es un programa de cooperación industrial que explora una nueva fórmula de contratación y relaciones con la industria AMC (Airbus Military Company), basada en un modelo utilizado con éxito en la aviación comercial. Un transporte a la medida de Europa hecho por europeos que reemplazará a corto y medio plazo los veteranos C-130 y C-160. Con una velocidad de crucero de 0.7M, 40.000 pies de techo y un peso máximo al despegue de 39 toneladas



JSF

El secretario de la USAF anunció en Octubre del 2001 una decisión histórica, la selección por el Departamento de Defensa de Lockheed Martin, para llevar a cabo el desarrollo del modelo X-35 dentro del programa JSF en un contrato por valor de 1,8B\$ para el fabricante de la célula y 0,48B\$ para el fabricante del nuevo motor F-119 Pratt&Whitney. El nuevo avión pasará a llamarse F-35 construyéndose inicialmente 14 prototipos, 5 para la variante USAF, 4 para la Navy y 5 para la STOVL además de 8 células completas para ensayos estructurales por un valor de 1,89 billones de dólares. El primer F-35 debe volar a finales del 2005, 48 meses después de la firma del contrato de desarrollo, el compromiso para llevar a cabo la producción se espera en el 2006 y la entrega de los primeros aviones en configuración completa en el 2012. Las expectativas de ventas del avión ascienden a 3000 unidades y el precio si se mantienen las economías de escala rondaría los 35M\$.



UAV Global Hawk y Predator

Por primera vez, el concepto de operación de una fuerza mixta de vehículos tripulados y no tripulados ha sido validado y con éxito en Afganistán. A partir de aquí los programas de vehículos no tripulados, UAV (Unmanned Air Vehicles) van a recibir una especial atención por el gobierno estadounidense dada su contribución al reconocimiento y la inteligencia, puesta de manifiesto durante el conflicto. "Predator" y "Global Hawk" fueron los UAV que operaron con sorprendente éxito en el teatro de operaciones. El Predator es capaz de permanecer 14 horas en zona a 400 NM de su Base y despegar nuevamente tras 20 minutos de recuperación. Con su cámara electroóptica/infrarroja es capaz de identificar y posicionar objetivos a 8 Kms de distancia. Fue utilizado para transmitir imágenes en tiempo real de escondites de efectivos de Al-Qaeda a un AC-130 "Gunship". También para designaciones laser a otros aviones y para atacar objetivos puntuales con misiles tipo Hellfire. El "Global Hawk" mas enfocado a misiones SIGINT y COMINT opera a 65.000 pies y puede permanecer en zona 24 horas a 1200 NM de distancia de su base de operaciones. A diferencia del Predator que es volado a control remoto por un operador, la misión del Global Hawk es completamente preparada.



EF2000

El programa Eurofighter entra en su recta final, con las cuatro industrias participantes en plena producción y las primeras entregas previstas a lo largo del 2002. Como en cualquier programa complejo, es este un momento crítico donde cientos de suministradores deben entregar sus componentes y equipos en estado de madurez suficiente para hacer posible la integración total en el sistema. Alemania, Gran Bretaña, Italia y España están desarrollando conjuntamente este avión en lo que va a ser el ejemplo mas claro y contundente de cooperación industrial europea. Los continuos retrasos del programa han exigido a algunos de los países miembros del consorcio, inversiones adicionales al haberse cumplido los plazos previstos para la renovación de sus flotas. Italia ha alquilado aviones F-16 a la USAF para cubrir el vacío que supondría la finalización del contrato de arrendamiento de los Tornados F-3 británicos en el año 2003 y Alemania piensa mantener en servicio la flota de F-4 "Phantom" hasta el año 2007. La Luftwaffe ha alterado también la misión prevista para este nuevo caza, pasando de adquirir 140 aviones dedicados a defensa aérea y el resto a la misión de ataque al suelo, a una nueva estructura mas ofensiva que contempla 100 aviones en defensa aérea y 80 (dos Alas) al ataque al suelo sustituyendo a los aviones Tornado cuya baja está prevista hacia el 2020.



Rafale

El gobierno francés ha llegado a un acuerdo con su industria para financiar una versión avanzada del "Rafale" enfocada a la exportación. El objetivo es competir a medio plazo con aviones como el Eurofighter "Typhoon", JSF y Sukhoi 30/35 ante el mercado que se plantea para este tipo de aviones en países como Holanda, Corea, Australia y Singapur, entre los años 2006 y 2010.

ción, coste y precisión final del sistema de armas. La entrega del primer T-21, C-295M al Ejército del Aire hasta totalizar el número previsto de 9 unidades en el 2004 que formarán el 353 escuadrón del Ala 35. Después de la venta de 8 unidades a Polonia, el avión compete ac-

tualmente con buenas perspectivas en campañas abiertas en países como Brasil, Grecia, Corea, y EE.UU.. El Programa Eurofighter 2000 mantiene sus planes de iniciar sus entregas a lo largo del 2002, aunque existe la posibilidad de tener que afrontar pequeños retrasos. ■