

Reflexiones sobre el Futuro Sistema Aéreo de Combate

JACOBO LECUBE PORRÚA
Teniente coronel del Ejército del Aire

En su editorial¹ de abril de este año, la Revista de Aeronáutica y Astronáutica nos insta a reflexionar sobre las capacidades futuras que el poder aéreo ha de desarrollar sobre la base de que la actuación de dichas capacidades debe orientarse a conseguir una eficaz integración multi-dominio, en el entorno de la Fuerza Conjunta, para así lograr el éxito en las operaciones militares venideras.

Pretendo pues, estimado lector, ayudar a esta concienciación analizando una de las capacidades esenciales que debe conformar el poder aeroespacial de las Fuerzas Armadas españolas: el Futuro Sistema Aéreo de Combate (FCAS).

Cuando hablamos de futuro, debemos fijar un entorno temporal que nos permita analizar el panorama estratégico al que nos enfrentamos y planificar los medios necesarios para satisfacer la capacidad. Referencias más

bien generalistas como el tiempo necesario para alcanzar la operatividad de una capacidad (en el entorno de 15 años), o definiciones más concretas (la OTAN considera planeamiento a largo plazo, 15 o más años), podrían ser un patrón para fijar dicho entorno temporal; pero elementos más específicos derivados de la necesidad de reemplazar las capacidades actuales, por un motivo o por otro, parecen ser referencias más realistas. En este sentido; los presupuestos del Ministerio de Defensa para el año 2016 contemplaban una extensión de vida del sistema AV8B Harrier II Plus de la Armada hasta 2034², mientras que el Ejército del Aire plantea mantener operativos sus EF-18M hasta el entorno de 2030³. Así, parece lógico que reflexionemos sobre cómo será el escenario estratégico y qué medios habrá disponibles en el entorno temporal superado el año 2030 (2030+).

EL ESCENARIO ESTRATÉGICO

¿Y cómo será el entorno geoestratégico en 2030+? Más allá de la incertidumbre del futuro en un mundo multipolar y globalizado, sujeto a una amplia variedad de amenazas multidireccionales, tanto militares como no militares, para el caso español se podría aseverar la continuidad del principal objetivo asignado a la Defensa Nacional por la Estrategia de Seguridad Nacional de mayo de 2013, que no es otro que hacer frente a los conflictos armados que se puedan producir como consecuencia tanto de la defensa de los intereses o valores exclusivamente nacionales, como de la defensa de intereses y valores compartidos en virtud de nuestra permanencia a organizaciones internacionales⁴. Como certeramente comenta Mario Laborie en su análisis de la Estrategia de Seguridad Nacional⁵, la cultura estratégica nacional y



AV8B Harrier II.



F-18.

el hecho de que la Seguridad Nacional debe ser objeto de una Política de Estado, con continuidad en el tiempo son argumentos sólidos para pensar en un carácter continuista de las líneas estratégicas definidas para la Defensa Nacional.

Por ello, el Futuro Sistema Aéreo de Combate de las Fuerzas Armadas españolas debería ser capaz de proporcionar una disuasión creíble, reaccionar y neutralizar cualquier riesgo o amenaza de orden militar a los intereses nacionales y colaborar activamente en el mantenimiento del compromiso de España con el sistema de seguridad colectiva.

En definitiva, y como no puede ser de otra manera, la definición y planificación de esta capacidad debe estar ligada a las líneas estratégicas militares que permitan cumplir esos objetivos por lo que parece del todo conveniente que las renovaciones de los sistemas AV8B Harrier II Plus de la Armada y del EF-18M del Ejército del Aire se acometa, tal y como se ha sugerido al principio de este artículo, de forma conjunta y enfocada a analizar los efectos que dicha capacidad del poder aeroespacial debe aportar a la acción conjunta.

EL SISTEMA EUROFIGHTER: NÚCLEO DEL FUTURO SISTEMA AÉREO DE COMBATE

¿Y qué es el Futuro Sistema Aéreo de Combate de las Fuerzas Armadas españolas? El FCAS debería ser entendido como un sistema de sistemas multiplataforma responsable desde el aire de proporcionar los efectos que sean necesarios en el resto de los dominios y a lo largo de todo el espectro de conflictos.

Para el caso español y desde la perspectiva de sistema de sistemas, el FCAS debe nacer incorporando las capacidades disponibles en los sistemas de armas ya existentes. Y para el 2030+ nadie puede ni debe dudar que el núcleo de este FCAS es el sistema de armas Eurofighter EF-2000.

En la actualidad, la combinación de capacidades como gran maniobrabilidad, alta relación empuje-peso, techo de combate, crucero supersónico, avanzada aviónica y notable capaci-



Vista desde cabina del repostaje en vuelo de un F-18.

dad de carga de armamento permite al sistema EF-2000 cubrir las líneas estratégicas militares establecidas para la Defensa Nacional. Y no sólo los militares, el programa Eurofighter puede considerarse como el paradigma del fortalecimiento del tejido industrial español de Defensa, una línea de acción estratégica clave⁶ que España no puede ni debe renunciar en el futuro.

No obstante, en mi opinión, la posición del Eurofighter como pilar del FCAS está sujeto a dos importantes riesgos en el corto-medio plazo. Por un lado, si se pretende mantener el sistema de armas operativamente capaz en los escenarios 2030+, éste debe continuar con el proceso de conversión de la plataforma en un sistema multirol asumiendo progresivamente misiones que ahora tienen asignadas los sistemas de armas Harrier y el EF-18 y, hacia mediados de la siguiente década, someterse a una modernización de sensores, armamento y conectividad que le permita extender su capacidad operativa hasta al menos el 2040.

Nada nuevo que los responsables del Ejército del Aire no hayan contemplado⁷ y que, además, está alineado con los planes de otras naciones del programa Eurofighter⁸, existiendo ya programas de referencia similares como es el caso de proyecto Centurion de

la RAF diseñado para garantizar para el año 2019 una transición fluida de las capacidades aire-suelo del Tornado⁹. El riesgo es, por tanto, de índole económico más que técnico-operativo. Pero si España no continúa invirtiendo en el programa –con las consideraciones nacionales que sean necesarias–, el sistema no podrá alcanzar su máximo potencial lo que continuará alejando a potenciales compradores de un “producto finalizado” poniendo en duda la rentabilidad de la inversión¹⁰.

El otro riesgo, aunque con evidentes implicaciones económicas, tiene un mayor impacto operativo en tanto en cuanto cuestiona la posibilidad del FCAS de cumplir con las líneas estratégicas definidas. Se trata de la continua reducción de la cantidad de aviones disponibles para conformar la capacidad. La decisión del Ministerio de Defensa de cancelar la compra de aviones Eurofighter de las *Tranches* 3B y el intento de poner en el mercado los 19 aviones de *Tranche* 1 no dejan lugar a dudas de que hay una corriente de pensamiento de que hay un exceso de plataformas y que, en el futuro cercano, las FAS no contarán con los 87 aviones Eurofighter inicialmente contratados sino con un número sustancialmente menor. A este menor número de sistemas hay que sumar



EF 2000.

además otras reducciones en otros sistemas actuales –la flota de Harrier de la Armada se ha visto reducida en un 25% dejándola solamente en 12 aparatos¹¹– que no hacen más que confirmar la tendencia.

Y cuando se analiza el futuro del FCAS desde la perspectiva de la cantidad es cuando, en este contexto multiplataforma, la adquisición del otro componente primario que formará junto al Eurofighter la espina dorsal de la capacidad adquiere su verdadera importancia. En otras palabras, debe existir en el FCAS una cantidad mínima de plataformas necesarias para poder cumplir con lo demandado que la calidad no puede compensar.

LA CANTIDAD ES UNA CUALIDAD EN SÍ MISMA

Analicemos pues por qué considero que el factor cuantitativo es crucial en la definición del FCAS para las Fuerzas Armadas españolas.

En el entorno del poder aéreo, para contestar a la pregunta de cuanta calidad compensa la cantidad podemos fijarnos en algún estudio histórico tal como el realizado sobre el JV44 de la *Luftwaffe* en la Segunda Guerra Mun-

dial, probablemente la unidad de combate aéreo más dominante en términos cualitativos de todos los tiempos¹²; o en análisis más sofisticados empleando modelos matemáticos basados en la ley de Lanchester¹³ realizados por el think tank RAND para el escenario chino. El caso histórico demuestra que

la ventaja cualitativa estimada de 9:1 fue compensada por la ventaja numérica del oponente, y el segundo caso, más relevante para nuestra reflexión, la desventaja numérica estimada entre 3:1 y 9:1 requeriría una superioridad cualitativa de entre 9:1 y 100:1, algo extremadamente difícil (si no imposible) de conseguir ante una potencia adversaria comparable¹⁴.

De vuelta al entorno estratégico nacional, con la inestabilidad en el norte de África, la amenaza yihadista en la zona del Sahel y una Rusia cada vez más activa, creo debe darse por sobreentendido la necesidad de una masa crítica de combate que proporcione una disuasión creíble y una potencial respuesta para garantizar los intereses nacionales. Y si alguien no está aún convencido basta con observar las tendencias de aquellos países como el nuestro con dos líneas de acción estratégicas, esto es la de defensa nacional y la de defensa colectiva. En sus respectivos conceptos FCAS Reino Unido, Italia, Francia y Alemania claramente han optado por mantener si no aumentar el número de plataformas de cuarta generación (Eurofighter y Rafale) y, en el caso de los dos primeros países donde el FCAS no es un concepto sino ya un programa, adquirir un número sustancial de componentes de 5ª generación (el F-35 en ambos casos)



Detalle del EF 2000.



F-35.

de forma que el necesario equilibrio entre calidad y cantidad se ven garantizado. Esta tendencia contrasta marcadamente con la tomada por países europeos cuya única línea estratégica militar sustancial es la de la defensa colectiva: Países Bajos, Bélgica, Dinamarca y, en menor medida, Noruega han optado por la teórica “calidad” y, por el momento, verán reducidas sus fuerzas de combate¹⁵ a cantidades raras en la irrelevancia.

Y en la medida que esta tendencia hacia las reducciones continúe en el futuro, la OTAN y la Unión Europea deberían estar preocupados con que el poder aéreo de combate se la juegue exclusivamente a la carta de la calidad y comenzar a poner en valor a aquellos países que, sin renunciar a la primera, aportan el factor cuantitativo¹⁶ para afrontar la defensa colectiva.

En definitiva, si sigue en el futuro la tendencia que se observa de reducción significativa en el número de efectivos que engloben el FCAS, la capacidad podría no cumplir en el entorno 2030+ los objetivos derivados de la Estrategia de Seguridad Nacional.

EL COMPONENTE POR VENIR

Durante su comparecencia en el UNVEX16 el jefe de Estado Mayor del Aire definió el FCAS como un sistema de sistemas, combinando de aviones no tripulados de combate (UCAV, *Unmanned Combat Air Vehicle*) y tripulados, pudiendo ser estos últimos bien de nueva generación o bien actualizaciones de sistemas heredados.

Aunque este concepto es compartido por muchas otras naciones –Alemania, Francia–, también hay consenso que el componente no tripulado del FCAS no estará disponible hasta al menos el entorno del 2040. Descartado el UCAV como opción operativa para nuestro entorno temporal, el vacío de capacidad dejado por el EF-18M y el AV-8 debe ser rellenado por un componente tripulado que se encuentre disponible en el mercado.

Así, las opciones disponibles se podrían simplificar a dos: adquirir un sistema nuevo de los llamados de 5ª generación o mantener una línea continuista simplemente adquiriendo

sistema ya conocidos pero adaptados a los tiempos. Ambas opciones tienen sus pros y sus contras.

Cuando hablamos de un sistema de 5ª generación en el contexto actual, necesariamente estamos hablando del programa del departamento de defensa americano del sistema de armas F-35. Sin duda factores favorables a este programa son la disponibilidad de variantes operativas optimizadas para los distintos servicios pero manteniendo una base logística común; la economía de escala o la interoperabilidad con los aliados; sin olvidar su capacidad para ser la fuerza catalizadora de transformación del poder aéreo en una organización centrada en el dominio de la información. Pero el enorme coste del programa¹⁷; la fuerte e incierta dependencia americana que supondría la operación del sistema de armas en lo relativo a los datos de apoyo a la misión¹⁸ y el más que probable impacto negativo en la industria nacional de defensa, por nombrar algunos, son aspectos que deben ser adecuadamente ponderados llegado el momento de la decisión.



Frente a esta opción, la adquisición de más EF-2000 o AV-8 excedentes como solución interina tiene a su favor el coste, el *know-how* operativo y logístico previo y el posible apoyo al desarrollo de la industria nacional de defensa. Sin embargo, la adopción de una línea continuista no parece ser la adecuada en aras de promocionar el cambio cultural necesario tanto en el Ejército del Aire como en la Armada de forma que se olvide el planeamiento de capacidades centrado en plataformas y se evolucione hacia un planeamiento centrado en capacidades colectivas.

Incluso cabría pensar que la opción más conveniente sería una tercera, combinación de las dos anteriores. En definitiva, cualquier solución interina podría ser potencialmente válida, pero siempre y cuando las limitaciones económicas no sacrifiquen el número de sistemas necesarios (la calidad no sustituye a la cantidad) y permita adoptar un nuevo enfoque conjunto y multi-dominio centrado en desarrollar las capacidades colectivas (sensores, redes, armamento, plataformas) que el poder aeroespacial debe aportar a la acción conjunta.

EL EJEMPLO BRITÁNICO

Y no tenemos que irnos demasiado lejos para ver que esa aproximación existe y, no sin problemas, funciona. La *Joint Lightning II Force* es una organización de la *Royal Air Force* (RAF) y de la *Royal Navy* (RN) responsable en la actualidad del proceso de implantación en las FAS británicas de las capacidades colectivas proporcionadas por el sistema de armas F.35B adquirido por el Reino Unido. Pero en el futuro¹⁹, será responsable de la operación de dicha capacidad tanto desde tierra como embarcado. Y lo hará con escuadrones conjuntos RAF/RN que operarán 138 aviones y en los que el personal será aportado proporcionalmente entre ambos servicios²⁰.

Muchos argumentarán que ese nivel de integración es posible porque el eje central sobre el que gira es el hecho de disponer de la misma plataforma aérea para ambos servicios. Pero a mi entender, el motivo principal radica en que ambos ejércitos entienden que la entrada en servicio del F-35 no es más que el catalizador que debería permitir afrontar la transformación del poder aeroespacial de las FAS británicas en una fuerza capaz de combatir en la guerra del futuro caracterizada por el

dominio de la información. En dicha fuerza todos sus componentes estarían plenamente interconectados y operaría como una organización centrada en la información en vez de en la plataforma.

En definitiva, hay un proceso de cambio de mentalidad y de cultura militar en la que la RAF no piensa que el F-35 es simplemente un avión de combate más –un F-16 con capacidad furtiva²¹– y la RN no piensa que la recuperación de su capacidad de proyección de fuerza embarcada es un esfuerzo específico sino conjunto.

CONCLUSIÓN

Mis reflexiones sobre las capacidades futuras del poder aéreo en el entorno de la Fuerza Conjunta se pueden resumir en dos frases de esas que podríamos denominar lapidarias: “la cantidad es una cualidad en sí misma”²² y “la cultura se come a la estrategia para desayunar”²³.

Dado el muy previsible carácter continuista de las líneas estratégicas definidas para la Defensa Nacional, el factor cuantitativo en la definición del FCAS debe ser preponderante a fin de proporcionar una disuasión creíble y una potencial respuesta para garantizar los intereses nacionales. En el contexto de la defensa colectiva, disponer de una fuerza aeroespacial de entidad numérica apreciable, sin descartar la calidad, va a ser en el futuro un activo muy valorado en las alianzas multinacionales que debería ser convenientemente aprovechado.

Necesitamos desarrollar un pensamiento conceptual nuevo que nos aleje de ideas, organizaciones y culturas tradicionales centradas en tal o cual avión, y nos lleve a adoptar un nuevo enfoque conjunto y multi-dominio centrado en desarrollar las capacidades colectivas que el poder aeroespacial debe aportar a la acción conjunta. Si el Ejército del Aire y la Armada no hacen este esfuerzo de integración y de generosidad, al nivel que sea posible y conveniente, pero asumiendo cada uno su rol y trabajando conjuntamente buscando lo que es mejor para la acción conjunta, cualquier estrategia del poder aeroespacial será devorada por una forma de hacer y pensar –la cultura militar– propia de tiempos pasados. Y ese es un lujo que no nos podemos permitir. •

NOTAS

¹Revista de Aeronáutica y Astronáutica n° 852, abril 2016, pág 259.

²<http://www.defensa.com/frontend/defensa/modernizacion-harrier-armada-espanola-vn16404-vst154>, 28 de agosto 2015.

³<http://www.janes.com/article/65514/spain-to-develop-fcas-system-of-systems-to-replace-hornet-fighters>, 15 de noviembre de 2016.

⁴Estrategia de Seguridad Nacional, un proyecto compartido, Presidencia del gobierno, mayo de 2013, pag 40.

⁵La Estrategia de Seguridad Nacional (MAYO 2013), Mario Laborie Iglesias, Documento de Análisis 34/2013 del Instituto Español de Estudios Estratégicos, pag 2.

⁶Estrategia de Seguridad Nacional, pag 40.

⁷<http://www.infodefensa.com/es/2016/06/02/noticia-entrevista.html>, Entrevista al JEMA durante su visita al UNVEX2016.

⁸Air Power Development Strategy, German Federal Ministry of Defence, Aircraft and Weapons Roadmap, 2nd paragraph pag 35.

⁹<http://www.combataircraft.net/2016/06/13/centurion-typhoon/>.

¹⁰Maximising European Combat Air Power, Unlocking the Eurofighter's Full Potential (Abril 2015), Justin Bronk, Whitehall Report 1-15, Royal United Services Institute for Defence and Security Studies, Executive Summary pag x y xi.

¹¹<http://www.infodefensa.com/es/2014/01/06/noticia-armada-ciento-cazas-harrier-recortes.html>.

¹²La JV 44 fue creada en marzo de 1945 con los mejores ases de la Luftwaffe y dotada del revolucionario Me-262.

¹³Frederick Lanchester, matemático inglés que desarrolló un modelo que concluye que, en el combate aéreo, la cantidad y la calidad están cuadráticamente relacionadas.

¹⁴Air Combat, Past, Present and Future, John Stillion & Scott Perdue (Agosto 2008), Rand Pacific View Air Combat briefing.

¹⁵Países Bajos pretende adquirir 37 F-35, Bélgica 34 F.35, Dinamarca 27 F.35 y Noruega 52 F.35. En el caso de los dos primeros países, el mantenimiento del rol nuclear ha debido de ser un factor decisivo en la decisión.

¹⁶Factor que en este contexto debe valorarse en un doble sentido: por un lado, en su sentido estricto de número de plataformas, pero también en el sentido de la cantidad de potencia de fuego que estos sistemas pueden aportar. El F.35 no destaca especialmente por su capacidad de cargar armamento.

¹⁷Según un informe de la oficina de contabilidad del gobierno americano de abril 2015, el coste estimado por la compra y operación durante diez años de un solo avión asciende a 130,4M de dólares, alrededor de 118M de euros.

¹⁸<https://www.flightglobal.com/news/articles/>

sharing-secret-f-35-data-gives-usaf-new-problem-426884. *Sharing secret F-35 data gives USAF new problem*, 30 de junio de 2016. El artículo destaca algo que no es evidente para todo el mundo: la operatividad del sistema de armas depende de disponer de los datos de misión adecuados.

¹⁹Los planes previstos son disponer de dos escuadrones con plena capacidad operativa (FOC) para 2023.

²⁰RAF F.35 *Lighting Force gathers momentum*, Howard Wheeldon, 26 Abril de 2016. En la actualidad, la proporción RAF/RN es aproximadamente de 58%-42% respectivamente.

²¹Maximum value from the F-35, Harnessing Transformational Fifth-generation Capabilities for the UK Military, Justin Bronk, Whitehall Report 1-16, Febrero 2016, Royal United Services Institute for Defence and Security Studies, pag 1.

²²“Quantity has a quality all its own”. Se atribuido erróneamente la frase a Joseph Stalin, entre otros. No obstante, y en el entorno del pensamiento militar su origen más probable sea atribuido a Thomas A. Callaghan Jr., director del Center for Strategic and International Studies de EEUU. <http://klangable.com/blog/quantity-has-a-quality-all-its-own/>

²³“Culture eats strategy for breakfast”. La frase se atribuye a Peter Drucker, un gurú del mundo empresarial.



F-18.