

La Aviación Militar durante 2018

JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA

Desde el punto de vista militar, Rusia ha «protagonizado» algunos de los últimos conflictos recientes. Si el despliegue de misiles antiaéreos S-400 en la península de Crimea o los despliegues de la flota y la fuerza aérea en el mar del Norte y en el Mediterráneo ya se habían convertido en algo habitual y casi asimilado por parte de Occidente, el año 2018 vuelve a cerrarlo Rusia con un nuevo pulso a Ucrania en particular y a Occidente en general.

Por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial, Ucrania declaró el estado de excepción después de un incidente con la armada rusa en el que barcos de Moscú abrieron fuego contra embarcaciones ucranianas y capturaron a una veintena de marineros.

La tensión militar y diplomática entre Rusia y Ucrania tras este último incidente puede derivar en consecuencias imprevisibles. Moscú ha violado de manera grave la legalidad internacional en al menos dos puntos importantes. El primero, la anexión militar unilateral de la península de Crimea en 2014, un territorio reconocido por Naciones Unidas como parte integrante de Ucrania. El segundo es el cierre arbitrario del acceso al mar de Azov en contra de lo acordado con el propio Gobierno ucraniano cuando se formaron las actuales Rusia y Ucrania fruto del desmembramiento de la Unión Soviética. A todo ello hay que sumar lo sucedido el pasado mes de noviembre, con el apresamiento de tres buques de la Marina ucraniana, uno de los cuales además recibió fuego real por parte de la Armada rusa.

Esperando qué derroteros tomará esta escalada de tensión entre Rusia y

Occidente, y entrando ya de lleno en la aviación militar, seguramente, desde el punto de vista europeo, el año que ahora termina se ha convertido en el germen de los que están llamados a ser los dos futuros programas más estratégicos, de mayor envergadura a los que la defensa y la industria europea se enfrentarán y que protagonizarán buena parte del siglo XXI: el FCAS, de Airbus y Dassault, y el Tempest, de BAE Systems, Leonardo, MBDA y Rolls-Royce, ambos proyectos de aviones de combate de próxima generación.

Aunque en un principio España aspiraba a participar desde la fase de definición en el Programa FCAS o Sistema

El NGWS aspira a ser el avión de combate de quinta generación que sustituya, a partir de 2040, a los cazas europeos en servicio, como el Eurofighter y el Rafale

de Armas de Nueva Generación (NGWS), esto, hasta el momento, no ha podido ser. En diciembre de 2017, la entonces ministra de Defensa, María Dolores de Cospedal, pidió ingresar en el NGWS, pero franceses y alemanes rechazaron tal petición. El argumento fue que, escarmentados por la experiencia de programas como el Eurofighter o el A400M, no querían a nadie más interviniendo en el diseño inicial del avión. Hasta la fecha, España ha participado como mero observador, pero a comienzos de diciembre España volvió a intentar participar como socio de pleno derecho en el futuro caza europeo del siglo XXI que impulsan Francia y Alemania. Así lo ha pedido formalmente la ministra de Defensa, Margarita Robles, que ha remitido sendas cartas

a sus homólogas francesa y germana, Florence Parly y Ursula von der Leyen, en las que les traslada el firme interés del Gobierno por formar parte del proyecto franco-alemán y les pide firmar cuanto antes el acuerdo para la plena adhesión de España.

El NGWS aspira a ser el avión de combate de quinta generación que sustituya, a partir de 2040, a los cazas europeos en servicio, como el Eurofighter y el Rafale.

Como confirmó en la pasada Conferencia Internacional de Caza (IQPC) celebrada en Berlín, el general de brigada Leon-Antonio Maches Michavila, España ha estado considerando

ambas opciones para el futuro avión de combate, manteniendo conversaciones con el equipo franco-alemán de Dassault y Airbus, y el equipo británico Tempest: «Algo debe suceder tarde o temprano, pero queremos ser socios y no clientes», dijo el general español, agregando: «Necesitamos acceso a los datos y proporcionaremos nuestras capacidades industriales. Somos modestos, pero sabemos cómo hacer las cosas».

El empleo cada vez más creciente de vehículos aéreos no tripulados, vislumbra un futuro donde los RPA asumirán cada vez un papel más importante, sustituyendo o complementando a las aeronaves tripuladas. Ejemplo de ello es el concepto FCAS (Future Combat Air System) definido por el Ejército del Aire y en el que se contempla una combinación de aeronaves tripuladas y no tripuladas, o la próxima incorporación del MQ-9 Reaper, un sistema MALE que proporcionará capacidad ISR. Los sistemas de armas C.16 (Eurofighter) y T.23 (A400M) continúan con sus entregas, tanto en el contexto internacional

como nacional. Diversos sistemas han sido presentados (como el primer caza chino de quinta generación J-20A con empuje vectorial, el nuevo transporte ruso, el Il-112V o el ganador del que será el entrenador de la USAF para buena parte del siglo XXI, el Boeing T-X).

En definitiva, estamos ya inmersos en el año 2019, el cual encarnará la madurez de muchos de los acontecimientos acaecidos o nacidos en el año ya finalizado y la aparición o consagración de nuevos desarrollos, metodologías y formas de entender la aviación militar del siglo XXI.

BOEING GANA EL CONCURSO T-X

Finalmente Boeing se proclamó ganador de uno de los concursos de adquisiciones más disputados de los últimos años: el entrenador T-X. La oferta de Boeing/Saab presenta un diseño de doble cola, una gran cabina en la que parece haber una excelente visibilidad (denominado «asiento de estadio» por Boeing), una extensión del ala (LERX) similar a la que se encuentra en la familia F/A-18 Hornet. El T-X de Boeing tiene un solo motor, el F404 de General Electric, también utilizado en el Hornet.

Los planes iniciales contemplan la adquisición de 350 nuevos aviones con los que se reemplazará la flota de T-38C Talon para las fases de Entrenamiento Especializado de Piloto de Pregrado (SUPT).

Los principales requisitos del programa, lanzado por la USAF bajo el Programa T-X el 30 de diciembre de 2016 cuando presentó la solicitud formal de propuestas (RFP) para el requisito del Advanced Pilot Training (APT), recogían:

- La adquisición de hasta 351 entrenadores nuevos, con un valor de 16300 millones de dólares (US\$).

- Se espera que la aeronave entre en servicio a lo largo del año fiscal 2024.

- El período de operación para el T-X se estima que sea de 2026 a 2045.

- El avión está configurado para volar 360 horas al año, con una tasa de entrenamiento en misiones de al menos el 80 por ciento.

Los informes iniciales sugieren que si bien se esperaba que el valor total del programa alcanzara los 16000 millones de dólares (US\$), la propuesta de Boeing quedó muy por debajo del presupuesto: 9200 millones.

Entre los más de 100 puntos a evaluar en la lista inicial de requisitos de marzo de 2015, destacaban tres de ellos: índice de viraje sostenido de al menos 6,5g, agudeza visual y rendimiento del simulador y, por último, el sostenimiento de la aeronave. El requisito mínimo sostenido de g se fijó en 6,5g, pero con la aspiración de alcanzar 7,5g, considerando esta cifra suficiente para garantizar que los estudiantes puedan operar a 9g en un caza de primera línea.



Boeing-T-X. Ganador del concurso del futuro entrenador de la USAF. (Imagen: Boeing)

El futuro también estaba muy presente en los requisitos, ya que el entrenamiento integrado con sensores sintéticos y enlace de datos eran otros de los aspectos especialmente valorados. Otras capacidades recogidas en el pliego de condiciones eran la necesidad de reabastecimiento en vuelo (la aeronave debe ser, al menos, adaptable para ser equipada con un kit de reabastecimiento en vuelo, pero se prefiere que tal capacidad vaya ya incorporada), una reducción del 10% en el uso de combustible sobre el T-38, y un

mínimo de 8000 pies de pista para poder despegar, más un rendimiento de viento seco de 25 kt y un rendimiento de pista mojada de 20 kt.

Ambas cabinas contarán con pantallas y controles idénticos. La aeronave irá equipada con equipos de seguimiento del terreno, así como de prevención de colisiones. El T-X también contará con la «switchología» que permita simular el lanzamiento de armas aire-aire y aire-tierra. Las cabinas contarán con pantallas de gran área, al estilo del F-35, y serán compatibles con las gafas de visión nocturna o NVG, algo que echaba en falta el T-38.

Aunque el contrato menciona hasta un máximo de 475 aviones y 120 sistemas de entrenamiento terrestre, la fase inicial de desarrollo de ingeniería y fabricación (EMD) incluirá cinco aviones de prueba y los lotes de producción para la adquisición de 351 aviones englobados en 11 lotes, junto a 46 simuladores y equipos de tierra. La producción podría alcanzar los 37 aviones por año.

La USAF espera conseguir la capacidad operativa inicial (IOC) en el año 2024 y la capacidad operativa completa (FOC) para el año 2034. El primer avión y los simuladores llegarán a la base conjunta de San Antonio-Randolph, Texas, en el 2023.

Boeing también hizo hincapié en que el diseño de la cabina ofrece una posición y visibilidad

ideales para el instructor, tanto para la instrucción de vuelo como para el entrenamiento avanzado de combate aéreo visual. La oferta de Boeing T-X utiliza una cabina de piloto moderna, similar a la de los últimos cazas, contando con una pantalla de área extensa reconfigurable (LAD) que imita a las que se encuentran ya operativas en el F-22 (aunque no es un LAD) y en el F-35. El fin es permitir a los estudiantes experimentar el nivel de gestión de aviónica y la integración de sensores que actualmente se dan en los aviones de quinta generación.

EUROFIGHTER: PROTAGONISTA DESTACADO DEL AÑO 2018

Comienza la entrega del que será el Eurofighter español más sofisticado.

El 26 de noviembre tuvo lugar el primer vuelo del IPA 9 (Instrumented Production Aircraft 9). Este EF2000 del Ejército del Aire, recién salido de la cadena de producción de la factoría de Airbus en Getafe, es un monoplaza (SS051) al que se le ha dotado de una significativa capacidad de instrumentación y transmisión de datos necesaria para el desarrollo y la integración de mejoras de armamento y sistemas.

En el año 2013 se iniciaron las conversaciones entre la Oficina de Programa EF2000 y EADS (ahora Airbus) sobre la necesidad de contar con un avión de Tranche 3 instrumentado que sirviera tanto al Ejército del Aire como a la Industria de nuestro país. Cinco años más tarde este avión se suma a la flota actual de este tipo de aviones dedicados a los ensayos en vuelo en España (IPA4 e ISPA3).

Se contempla su contribución directa en el desarrollo de nuevos proyectos como la incorporación de un Radar de barrido electrónico, el nuevo sistema de gestión del Sistema de Armas al nivel de cazas de 5ª generación (*Task Based Manangement*), nuevos sensores, nuevos sistemas de comunicaciones, nuevo armamento aire-aire y aire-suelo, etc.

De momento el avión cuenta con un radar de barrido mecánico idéntico al de los aviones de producción, pero existen planes para la instalación de un radar de barrido electrónico en un futuro próximo.

Este activo tendrá un importante papel para reforzar la autonomía del Ejército del Aire en la operación del

Sistema de Armas y además incrementará el papel y la influencia de Airbus España dentro del consorcio industrial del Programa Eurofighter.

El Eurofighter se pronostica como principal candidato a sustituir a los EF-18 del Ejército del Aire y a los Tornado de la Luftwaffe

Parece que existe una confluencia de criterios muy importante para que el sustituto de los F-18 españoles sea el Eurofighter. Aunque todavía no hay una decisión firme sobre qué sistema sustituirá a la aeronave de fabricación estadounidense, la compra de un nuevo lote de Eurofighter (aparentemente en liza con el F-35 Lightning II) parece a día de hoy la opción número uno



El Eurofighter. Presente y futuro de la aviación española

del Ministerio de Defensa para reemplazar los cazas de combate F-18 del Ejército del Aire.

En una comparecencia del secretario de Estado de Defensa, Ángel Olivares, en la Comisión de Defensa en el Congreso de los Diputados, Olivares informó que la decisión final sobre este programa deberá tomarse el próximo año. El Eurofighter, parece ser la opción idónea para garantizar una «buena transición» entre la retirada de los F-18 en servicio en la actualidad y la futura adquisición de una solución de quinta generación como futuro caza de combate europeo.

El calendario actual recoge la retirada progresiva de los primeros Hornet con base en Canarias en el año 2020. La sustitución de los F-18 es una de

las prioridades del Ejército del Aire para los próximos años junto con la adquisición de una nueva aeronave de entrenamiento para los pilotos o la adquisición de los A330 MRTT con capacidad de reabastecimiento en vuelo.

Hasta la fecha, el Ejército del Aire ha recibido 68 de los 72 aviones Eurofighter que figuran en el contrato. Las cuatro unidades restantes serán entregadas entre los años 2018 y 2019.

El secretario de Defensa también hizo hincapié en que este proyecto internacional resulta clave, no solo para mantener las capacidades militares, sino también para garantizar el futuro del tejido industrial aeronáutico en España. «El abandono del programa supondría una descapitalización tecnológica y la pérdida de capacidad para participar en futuros programas».

Según diversas informaciones, tanto de Airbus como de Eurofighter GmbH, éstas han presentado una oferta al Ministerio de Defensa alemán para reemplazar la flota de aviones Tornado IDS/ECR de la Luftwaffe.

Como ya se ha comentado en estas líneas, la Luftwaffe planea retirar sus Tornado a partir del

año 2025 y «transferir sus capacidades a otro sistema de armas». Parece que la idea de que el Eurofighter esté siendo operado por Alemania con éxito, y unido a que el avión «podría adoptar sin problemas las capacidades del avión Tornado» serían dos de los puntos tenidos en cuenta en la posible adjudicación final. Comprar un lote adicional de EF2000 también generaría considerables ahorros en términos de soporte al Sistema de Armas y en costes de capacitación. Todo ello repercutiría en una reducción del coste por hora de vuelo.

El Eurofighter ya es la columna vertebral de la Fuerza Aérea Alemana y, por lo tanto, es la opción lógica para adoptar las capacidades del Tornado en el medio plazo. Unido a las cualidades

excelentes del avión, su producción asegura importantes conocimientos de la aeronave y, al mismo tiempo, apoya firmemente la soberanía europea en defensa. Dado el número de campañas abiertas en la actualidad, la producción de Eurofighter podría verse incrementada, especialmente gracias a una mayor cooperación con otras naciones europeas como Suiza y Finlandia.

Las Fuerzas Armadas alemanas operan actualmente 130 Eurofighters y alrededor de 90 Tornados.

Eurofighter da un gran paso en sus capacidades globales

BAE Systems hizo entrega de la capacidad completa del Eurofighter Typhoon, contemplada en el Programa Centurion de la Royal Air Force.

El Programa Centurion, destinado a capacitar la flota Eurofighter, permitiendo entonces la retirada de los Tornado GR4, agregará el misil de crucero MBDA Storm Shadow y el tan esperado misil aire-aire BVRAAM MBDA Meteor, en la fase 1, denominada P2E. En una fase 2, se agregará el misil MBDA Brimstone bajo la configuración P3E. Será entonces, con el Storm Shadow y el Brimstone integrados en la flota Eurofighter Typhoon, cuando la RAF complete las capacidades que permitan retirar definitivamente la flota Tornado GR4.

Dicha mejora, que está previsto que se implemente en todos los aviones de *tranche 2* y *tranche 3*, estaba planeado que finalizara a finales del año 2018.

En cuanto a los Eurofighter nacionales, aunque en un principio España planificó sus C.16 (en su nomenclatura militar) como aviones de combate aire-aire, el movimiento hacia el *role swing* llegó rápidamente. De hecho, España ha desempeñado un papel principal en el desarrollo de capacidades aire-tierra para las naciones asociadas en el programa, como es el caso de la integración de la EGBU-16 de 1000 libras (GBU-48).

Gracias a la experiencia acumulada en los últimos años para el desarrollo del *software* operacional –lo que se conoce como OFP– en la flota de C.15 (EF-18 Hornet), España decidió seguir un camino similar con sus Eurofighters, desarrollando su propio

software para los aviones de *tranche 1* y ofreciendo mejoras en continuo contacto con lo que es el esfuerzo internacional del programa.

Preocupado por una posible carencia de crecimiento en el potencial de las primeras células de *tranche 1* dentro del Programa Eurofighter, la Fuerza Aérea española optó por desarrollar sus propias actualizaciones OFP 01 y OFP 02, representando una importante capacidad de desarrollo orgánico dentro de la Fuerza Aérea Española y la industria local.



Comienza la carrera del Su-57. (Imagen: Fuerza Aérea rusa)

A pesar de recibir el paquete 1 de mejora de la *tranche 1* de Eurofighter en 2015, el Ejército del Aire desarrolló la OFP 01. Esta incluye las mejoras de interfaz hombre-máquina (HMI) y la integración de la versión digital del misil aire-aire IRIS-T. A continuación se programó la entrega de la OFP 02, incorporando el LDP Litening III, la GBU-48, el AIM-120C-7 y la actualización del ordenador generador de símbolos.

El desarrollo de los aviones de *tranche 2* y *3* se mantienen íntegramente dentro del programa de desarrollo internacional. La futura configuración P2Eb agregará el misil MBDA Meteor, mejoras de FLIR, *software* de radar T2R, el paquete de *software* Drop 4 y la mejora HMI para el pod Litening III.

La P3E y la P4E, también planificadas, incorporarán mejoras del Subsistema de Defensa (DASS), los AIM-120C-7, las bombas de diámetro pequeño SDB II y los modos mejorados de IFF.

COMIENZA LA PRODUCCIÓN DEL FUTURO CAZA RUSO: EL SU-57

Han pasado más de ocho años desde el primer vuelo del T-50 (ahora Su-57), el 29 de enero de 2010 en Komsomolsk-on-Amur, hasta llegar el momento en el que se han producido las primeras entregas de los 12 aviones Sukhoi Su-57 contratados. Actualmente, diez prototipos están siendo sometidos a pruebas. Los ejemplares más recientes, los construidos después del 2016, difieren sustan-

cialmente de los primeros cinco aviones, dado que estos tienen una estructura interna del fuselaje reforzada. La sección del fuselaje trasero (que alberga el equipo de guerra electrónica) es más larga; su parte inferior ha sido modificada, al igual que algunas puertas y escotillas, así como las puntas de ala.

Sukhoi confirmó que continuará con los ensayos en lo que denominan la segunda etapa de evaluación estatal, teniendo previsto la finalización de estas, a lo largo del 2019. Los 12 cazas Su-57 de producción inicial se desplegarán en los centros de evaluación de Akhtubinsk y Lipetsk, no en unidades operativas. La producción a gran escala del Su-57 se lanzará en los próximos años.

Sukhoi afirma que el Su-57 «será el producto principal de la compañía en el mercado aeronáutico a partir del 2020». Las previsiones para la fábrica de Komsomolsk-on-Amur es que esta alcance una tasa de producción anual de dos escuadrones (24 cazas) en el año 2025.

AVIONES ALIADOS ATACAN POSICIONES EN SIRIA: LOS B-1B Y TORNADO ENTRAN EN ACCIÓN

Aviones y buques de guerra de los Estados Unidos, el Reino Unido y Francia llevaron a cabo ataques contra objetivos del régimen sirio durante las primeras horas del 14 de abril. Un total de 105 misiles de crucero (o 103, según el Ministerio de defensa ruso) se lanzaron contra una serie de laboratorios químicos e infraestructuras de almacenamiento de armas pertenecientes al Ejército Árabe Sirio.

El pasado 14 de abril, a las 04:00 hora local, 19 misiles crucero Joint Air-to-Surface Joint Range-Extended Range (JASSM-ER) alcanzaron dos emplazamientos de almacenamiento de armas sirios cerca de Homs. Las acciones contra posiciones sirias daban comienzo mientras el presi-

dente estadounidense, Donald Trump, daba un discurso declarando su decisión de llevar a cabo los ataques contra las instalaciones de armas químicas del Gobierno sirio. Washington alegaba que los objetivos contenían armas químicas almacenadas o material para su producción.

Según los informes, la operación eliminó de un plumazo la capacidad de armas químicas del Ejército sirio sin desencadenar ningún enfrentamiento militar con Rusia. Los ataques fueron en respuesta al supuesto uso de armas químicas llevado a cabo por las fuerzas gubernamentales –teniendo como blanco civiles y miembros del grupo insurgente islamista Jaysh al-Islam, designado como una organización terrorista por Rusia y Egipto– en Douma el pasado 7 de abril.

Parece que un total de 37 aviones de la Fuerza Aérea de EE.UU. participaron en la operación, junto a aviones de Francia y el Reino Unido. Entre los activos de la fuerza aérea se encontraban tres B-1B Lancer del 37 Escuadrón de Bombarderos, dos de los cuales (seriales 86-0111 y 86-0129) lanzaron los 19 misiles JASSM-ER, utilizados por primera vez en combate.

Inicialmente, parece que se formularon planes para un ataque rápido con misiles crucero contra las bases aéreas de T4/Tiyas, Shayrat y Dumayr en las

en la base aérea de T4/Tiyas. Dichas instalaciones eran infraestructuras de mando y control. Probablemente dicho ataque provocó la evacuación de los diez Su-24MK2 del Escuadrón de Caza 819 y de los Su-22M4/UM3 del Escuadrón de Caza 827. Seguramente estos fueron trasladados a la base aérea de Hmeimim u otros aeródromos (Kweiris o Aleppo), más cerca y protegidos por baterías rusas S-400 en el norte del país.

Dicho movimiento quizás fue el detonante para descartar un ataque con misiles crucero Tomahawk contra las bases aéreas, ahora ya vacías, de Tiyas, Shayrat y Dumayr. Fue entonces cuando el objetivo se centró en el corazón del programa de armas químicas del Ejército Árabe Sirio: el centro de investigación científica Barzah, un importante establecimiento de investigación en Damasco que se cree que es usado para el desarrollo de armas químicas, así como dos emplazamientos de almacenamiento de armas.

El objetivo de las instalaciones de armas químicas era no solo eliminar la capacidad del Ejército Árabe Sirio de producir armas químicas, sino también evitar una escalada en la guerra civil siria y reducir las posibilidades de enfrentamientos militares con Rusia. A pesar de eso, Moscú todavía era hostil a tal ataque, por lo que las fuerzas armadas de los EE.UU., aparentemente, se prepararon para cualquier posible contraataque o respuesta militar contra aviones, barcos o submarinos estadounidenses en el mar Rojo y el Mediterráneo.

Dado que los emplazamientos de almacenamiento de armas en Homs estaban fuertemente defendidos, parece que fue el misil AGM-158B el



B-1B despegando de Al Udeid Air Base, Qatar, en una incursión nocturna sobre cielos sirios. (Imagen: USAF)

primeras horas del 10 de abril. Esto habría involucrado casi 60 misiles crucero BGH-109 Tomahawk lanzados desde el destructor clase Arke Burke USS Donald Cook (DDG 75).

Mientras tanto, los Gobiernos de Estados Unidos y Rusia, aparentemente, estaban discutiendo a través de canales diplomáticos el ataque a llevar a cabo. La insatisfacción de Moscú provocó vuelos, con claro carácter provocativo, de sus Su-24M escoltados por Su-30SM cerca del USS Donald Cook y la fragata de la marina francesa Aquitaine (D650), a casi 150 km de la costa siria.

Según diversas fuentes, a primera hora del 9 de abril, la Fuerza Aérea israelí atacó instalaciones de la Guardia Revolucionaria del Cuerpo Aéreo y la Fuerza Espacial (IRGCASF) ubicadas

seleccionado para reducir la posibilidad de que los misiles crucero fueran derribados por los sistemas de defensa aérea de corto alcance Pantsir-S1 de la Fuerza de Defensa Aérea Árabe Siria.

Por parte del Reino Unido, de los ocho Escuadrones de Tornado GR4 desplegados en RAF Akrotiri, Chipre, bajo la Operación Shader, cuatro estuvieron involucrados en la operación.

Aunque los Tornados británicos tienen prevista su retirada definitiva el año que viene, estos estaban entre los nueve aviones con los que la RAF ha participado en los ataques a las instalaciones de armas químicas del 14 de abril. Los Tornado británicos habrían lanzado un par de misiles crucero Storm Shadow contra las instalaciones de almacenamiento de armas químicas de Him Sinshar, una antigua base de misiles del Ejército Árabe Sirio, alrededor de 15 millas (24 km) al oeste de Homs.

Al parecer, con el fin de evitar bajas en el Ejército sirio, Washington informó previamente a Moscú sobre los ataques. Treinta minutos antes de las operaciones, parece que el personal del ejército sirio y los civiles presentes en

los tres emplazamientos objetivos fueron evacuados. A pesar de ello, parece que algunos civiles presentes cerca de los ataques sí resultaron heridos.

Si bien el gobierno ruso reaccionó con críticas a los ataques con misiles crucero, cuestionando su legalidad, las fuerzas militares rusas presentes en Siria no recibieron orden alguna de enfrentarse a las fuerzas de la coalición. Mientras que las fuerzas armadas rusas usan frecuentemente bloqueadores de señales GPS en Siria, parece que ninguno de los misiles crucero fue derribado de esta manera. Según parece, tan solo uno de los misiles

crucero Storm Shadow lanzado por los Tornados británicos fue derribado por la Fuerza de Defensa Aérea Árabe Siria, publicando fotos de sus restos en las redes sociales. Por su parte, la Fuerza Aérea siria afirma haber derribado otros 12 misiles crucero. El Gobierno ruso anunció que 71 misiles crucero fueron interceptados por los sistemas de defensa aérea S-125, S-200, Buk, Kvadrat y Osa.

PRESENTADO EL DRON EUROPEO MALE EN EL ILA DE BERLÍN

Durante el pasado Salón Aeronáutico de Berlín ILA 2018 tuvo lugar la presentación del primer modelo a escala real del sistema aéreo europeo pilotado por control remoto de media altitud y gran autonomía (MALE RPAS).



Presentación del Airbus-Euromale en la pasada edición del ILA2018

La ceremonia, presidida por Dirk Hoke, CEO de Airbus Defence and Space, Eric Trappier, presidente y CEO de Dassault Aviation y Lucio Valerio Cioffi, director general de la división de Aviones de Leonardo, confirma el compromiso de las cuatro naciones europeas en desarrollar conjuntamente una solución independiente para la defensa y la seguridad europea.

La presentación del modelo a escala real y la reafirmación del compromiso se produce tras el estudio de definición a lo largo de casi dos años lanzado en septiembre de 2016 por las cuatro

naciones participantes: Alemania, Francia, Italia y España. Previamente, en 2015, los países habían firmado una declaración de intenciones para colaborar en un sistema aéreo no tripulado europeo MALE.

A pesar de que el programa no ha hecho sino empezar, el modelo a escala real representa un primer hito de lo que puede conseguir Europa en un sector de alta tecnología si une su potencia industrial y su saber hacer. El MALE RPAS europeo será un elemento importante a la hora de garantizar la soberanía europea en el futuro. Este programa está perfectamente adaptado para responder a los requerimientos urgentes de capacidad de las fuerzas armadas europeas. Esta innovadora alianza también contribuye a mitigar la limitación presupuestaria de los países al centralizar de manera conveniente la financiación

de la investigación y el desarrollo.

La presentación reflejó la dedicación absoluta de las compañías a la soberanía europea en materia de defensa y seguridad. «La cooperación y la alta tecnología legitiman el liderazgo de la industria europea y garantizan la autonomía estratégica de Europa», declaró Eric Trappier, presidente y CEO de Dassault Aviation.

Las tecnologías no tripuladas y sus aplicaciones suponen uno de los cimientos tecnológicos clave para la evolución de las industrias europeas de defensa en el futuro. El programa europeo MALE RPAS pretende fomentar el desarrollo de tecnologías avanzadas y contribuirá a mantener competencias y empleos clave en Europa ofreciendo a las fuerzas armadas un sistema de operaciones soberano y de alto rendimiento. ■