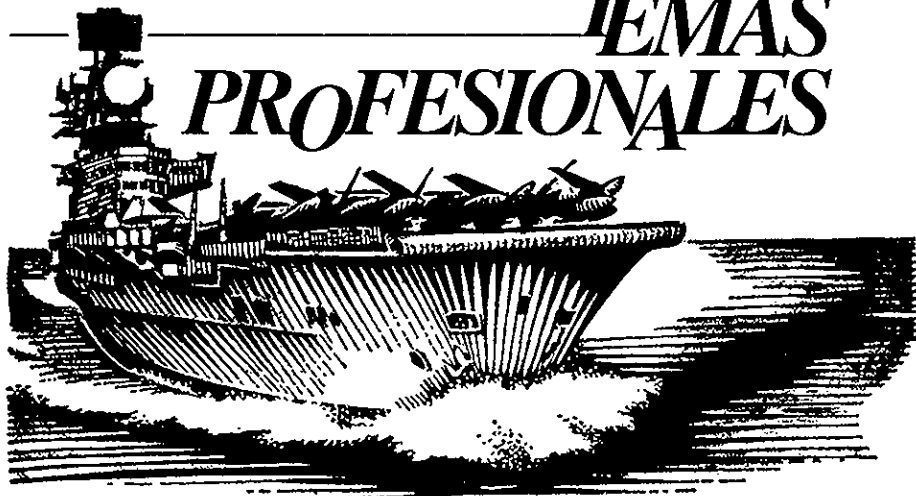


TEMAS PROFESIONALES



LOS PORTAAVIONES EUROPEOS DEL SIGLO XXI

Luis DÍAZ-BEDIA ASTOR



Introducción



ESDE el final de la Segunda Guerra Mundial los portaaviones han tenido un gran protagonismo en la contención de crisis y en la resolución de conflictos en los lugares más recónditos del globo. Su movilidad, flexibilidad y potencial ofensivo les han convertido en instrumentos adecuados para enfrentarse a las situaciones más diversas sin la necesidad de contar con la autorización de terceros países para el despliegue de fuerzas aéreas en sus territorios. Han permitido así ejercer una influencia en la evolución de los acontecimientos en tierra, que de otra forma no habría sido posible.

En los últimos años han surgido voces que preconizaban la desaparición de los portaaviones. Sin embargo, a pesar de los avances que han experimentado los aviones con base en tierra y los sistemas espaciales, la necesidad de la aviación embarcada sigue siendo evidente, sobre todo en un mundo multipolar

en el que las tensiones se han multiplicado de una forma imprevista. Las fuerzas militares se ven implicadas en la actualidad en operaciones que en la mayoría de los casos se producen en las zonas litorales y en las que no siempre es posible tener acceso a la utilización de bases aéreas en países aliados o amigos (1). El portaaviones constituye un medio idóneo para la proyección en dichas zonas por la capacidad de su aviación embarcada, tanto para alcanzar objetivos en profundidad como para proporcionar la superioridad aérea local necesaria para el éxito de las operaciones anfibia. Además resulta perfectamente adaptado para la gestión de crisis, ya que puede ser desplegado para garantizar la disuasión por su mera presencia o para la realización de acciones de protección o de combate, permitiendo al nivel político mostrar su determinación de forma flexible.

Así lo han comprendido algunas de las principales naciones europeas, que desde hace unos años han puesto en marcha nuevos programas de portaaviones. Sus marinas de guerra contarán así con las capacidades que necesitarán para hacer frente a las contingencias que puedan producirse en el futuro. Las fuerzas de portaaviones de Europa se habrán transformado de una forma espectacular dentro de muy pocos años, lo que les permitirá seguir desempeñando un papel fundamental en la proyección del poder militar del Viejo Continente.

Francia

De momento el programa más ambicioso de portaaviones fuera de los Estados Unidos es el *Charles de Gaulle* francés, que sustituye a los portaaviones *Foch* y *Clemenceau*, de 32.700 toneladas, que durante casi cuatro décadas constituyeron el exponente fundamental del poder aeronaval de Francia y que desarrollaron una gran actividad en la protección de sus intereses nacionales. El *Clemenceau* fue dado de baja en el año 1998, mientras que el *Foch* fue vendido a Brasil, nación en cuya Marina entró en servicio a comienzos del 2001 rebautizado como *São Paulo*.

El *Charles de Gaulle* tiene unas dimensiones de 261,5 metros de eslora, 64,4 de manga (en la cubierta de vuelo) y 8,5 de calado. Su propulsión está constituida por dos reactores nucleares (del mismo modelo que el utilizado en los submarinos de la clase *Le Triomphant*) que mueven dos ejes capaces de proporcionarle una velocidad de 27 nudos. Su grupo aéreo, formado por alrededor de 40 acronaves, incluye aviones de combate *Rafale M* y *Super Étendard*.

(1) Durante la operación DESERT STRIKE II en 1996, Turquía y Arabia Saudí denegaron el permiso de utilización de sus bases aéreas para realizar ataques contra Irak, de manera que los Estados Unidos tuvieron que llevarlas a cabo solamente con la aviación embarcada de los portaaviones *Enterprise* y *Carl Vinson*.



El portaaviones *Charles de Gaulle* atracado en el arsenal de Brest en abril de 2000.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

dard, aviones de alerta temprana E-2C *Hawkeye* y helicópteros *Panther*, *Super Frelon* y, en el futuro, NH 90. Dispone de una cubierta de vuelo oblicua, así como de dos ascensores de 19 x 12,5 m (capaces de soportar 36 toneladas), que permiten bajar los aviones a un hangar de 4.000 m², capaz de alojar 25 aeronaves. Para el despegue de los aviones de ala fija está equipado con dos catapultas, una a proa y otra en la cubierta oblicua, de concepción norteamericana. Su armamento AAW lo componen cuatro lanzadores verticales óctuples de misiles Aerospatiale Aster 15, dos lanzadores Sadral séxtuples de misiles IR Mistral y ocho cañones de defensa de punto Giat 20 F2 de 20 mm. Su sistema de combate es un Senit 8, dotado de Link 11 y Link 16, así como de comunicaciones vía satélite. La dotación del buque es de 1.150 hombres más 550 de la Unidad Aérea Embarcada y 50 del Estado Mayor.

La entrada en servicio del *Charles de Gaulle*, cuya quilla se puso en 1989 y que fue botado en 1994, ha sufrido varios retrasos, debidos a la cantidad de modificaciones y reparaciones a que fue sometido después de sus pruebas de mar. La cubierta oblicua tuvo que ser alargada 4,4 m para permitir el rodaje de los aviones *Hawkeye* después de la toma, los timones se modificaron para eliminar vibraciones, se sustituyeron tuberías que ya presentaban corrosiones,



La isla del portaaviones *Charles de Gaulle*.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

se adaptaron los dos reactores nucleares a las nuevas normas europeas de protección radiactiva y se mejoró la planta eléctrica. El desplazamiento del portaaviones, inicialmente de alrededor de 36.000 toneladas, alcanzó finalmente las 40.600. La entrada en servicio se produjo por fin en octubre de 2000, con más de cuatro años de retraso, quedando integrado en la Fuerza de Acción Naval (FAN), con base en Tolón.

De todas formas todavía tendría que esperar algún tiempo hasta estar plenamente operativo, debido a los daños que se produjeron en su hélice de babor en la noche del 9 al 10 de noviembre del año 2000, cuando el buque se encontraba realizando un crucero de resistencia en aguas del Caribe. Parece que una pala de dicha hélice se cizalló limpiamente, quizá debido a un fallo de diseño o de material, por lo que se decidió reemplazar las dos hélices del buque. Pero el incendio que se desató en la fábrica que las había construido provocó la

pérdida de los documentos técnicos relativos a las hélices, lo que complicaba su pronta sustitución. Por ello se decidió, como solución a corto plazo, la instalación de las hélices del *Clemenceau*, aunque la velocidad del buque ha quedado limitada eventualmente a unos 25 nudos. El portaaviones quedó de nuevo listo para el servicio durante el mes de noviembre de 2001 y el 1 de diciembre de ese mismo año partió rumbo al Índico para unirse a los portaaviones de los Estados Unidos y del Reino Unido, que ya se encontraban en la zona realizando operaciones contra los talibanes en Afganistán.

Habida cuenta de la indisponibilidad del *Charles de Gaulle* cuando se encuentre en obras o repostando el combustible nuclear, hace tiempo que se plantea el proyecto de un segundo portaaviones, que será construido si las condiciones económicas lo permiten (2). Dos opciones podrían considerarse:

(2) Según la Ley de Programación Militar 2003-2008 del Estado francés.

- Una cooperación con el Reino Unido para la construcción de un portaaviones de propulsión clásica, similar a los que la Marina británica planea adquirir. Pero la probabilidad de una cooperación de esta envergadura en materia de construcción naval entre las dos naciones resulta muy baja después del fracaso de la cooperación en el programa de la fragata *Horizon*. Además, los británicos ya han seleccionado el JSF (Joint Strike Fighter) como futuro avión embarcado y es muy probable que la versión elegida sea la STOVL (Short Take-off Vertical Landing), que no interesa a Francia.
- La construcción de un segundo portaaviones nuclear, que sería la opción más favorecida al aprovechar las enseñanzas obtenidas de la construcción del *Charles de Gaulle*.

Reino Unido

Los tres portaaviones con que cuenta la Marina británica, el *Invincible*, el *Illustrious* y el *Ark Royal*, fueron diseñados a finales de los años 60 pensando en unas misiones muy diferentes a las que llevan a cabo en la actualidad. Inicialmente fueron concebidos como cruceros de cubierta corrida, que operarían principalmente en apoyo de los refuerzos de la OTAN a Noruega en caso de una agresión soviética. Su misión era fundamentalmente antisubmarina, sin preverse la operación de aviones de ala fija, de medios de alerta temprana o la capacidad de apoyar a tropas en tierra. La incorporación del *Sea Harrier* hizo que adquiriesen la consideración de portaaviones, y como tal participaron el *Invincible* junto al viejo *Hermes* en la guerra de las Malvinas, cuya reconquista no habría sido posible para los británicos sin la posesión de portaaviones y de su aviación de caza embarcada.

Estos buques, de 20.000 toneladas, que siguen manteniendo una capacidad antisubmarina nada desdeñable, llevan años siendo potenciados para su actuación en otros ámbitos de la guerra naval. En la actualidad son capaces de proporcionar una eficaz defensa aérea de la flota gracias a los helicópteros *Sea King* Mk-2, dotados con el radar *Searchwater*, y a los aviones *Sea Harrier* FA2, con sus radares *Blue Vixen* y sus misiles AMRAAM. Los FA2 constituyen además una formidable plataforma de ataque a buques de superficie al estar dotados del misil *Sea Eagle*. Por último, su capacidad de proyección sobre tierra ha sido aumentada con la incorporación, desde principios de 1998, de los *Harrier* GR-7 de la RAF a sus grupos aéreos embarcados, a los que aportan su mayor carga de armamento y sus posibilidades de ataque nocturno (3).

(3) Aunque la combinación de los dos modelos de aviones ha resultado muy eficaz, en un futuro próximo el *Sea Harrier* será dado de baja por motivos presupuestarios, y el *GR-7* (que se pretende modernizar, pasando a ser denominado *GR-9*) quedará como único avión embarcado, dotando a los escuadrones de la RAF y de la Marina británica.



Portaaviones británico *Illustrious*. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

Cada uno de los buques puede actuar como mando a flote de una fuerza conjunta, proporcionando los medios de planeamiento y de comunicaciones imprescindibles para una operación militar de cierta envergadura. Se prevé que los portaaviones de la clase *Invincible* permanezcan en servicio hasta 2012-2015.

Hace treinta años no se podía haber predicho la gran variedad de escenarios en que tendrían que actuar las Fuerzas Navales del Reino Unido, que han abarcado desde las Malvinas hasta el Índico (desde donde participaron en las operaciones contra los talibanes en Afganistán), pasando por el golfo Pérsico, el Adriático y Sierra Leona. Dichas situaciones han demostrado que los portaaviones siguen constituyendo el medio insustituible con el que lograr la capacidad de proyección de los medios aéreos en zonas alejadas de difícil acceso a la aviación basada en tierra. Es por ello que el Reino Unido planea construir dos buques de entre 30.000 y 40.000 toneladas, con un grupo aéreo de alrededor de 50 aeronaves, que proporcionarán las bases para una estrategia expedicionaria, mediante sus capacidades ofensivas y de apoyo aéreo cercano (CAS), así como de negación del poder aeronaval enemigo sobre la mar y sobre tierra.

La capacidad para poder operar con flexibilidad en los diferentes confines del globo se considera determinante para la concepción de las nuevas plataformas, que sustituirán en un futuro a medio plazo a los portaaviones actuales

(hacia el año 2012). El factor que mayor influencia tendrá en la configuración de los buques será el avión de combate que dotará a su grupo aéreo. Los modelos que, hasta principios del año 2001, competían en el programa FCBA (Future Carrier Based Aircraft) de futuro avión embarcado de la Marina británica se podían agrupar en tres categorías diferentes:

— STOVL (Short Take-off Vertical Landing):

El *JSF* (Joint Strike Fighter) en su versión STOVL desde un principio fue el más firme candidato a convertirse en el ganador. La única otra opción STOVL era un desarrollo del *Sea Harrier* FA2, que ya desde el principio tuvo escasas posibilidades.

— CTOL (Conventional Take-off and Landing):

Dentro de esta categoría se encontraban el F/A-18 *Super Hornet*, la variante convencional del *JSF*, un *Eurofighter Typhoon* navalizado y el *Rafale M*.

— STOBAR (Short Take-off but Arrested Landing):

Se consideraron tanto una versión del *JSF* como una del *Eurofighter Typhoon*.

Ya en el año 2000 el FONA (Flag Officer Naval Aviation), almirante Henderson, había declarado que el favorito en ese momento era el *JSF* STOVL, ya que no sólo supondría una continuidad en la utilización de aviones de despegue corto y toma vertical, a los que ya está acostumbrada la Marina británica, sino que sería capaz de garantizar los ritmos de salidas que se requerirán en las futuras operaciones aeronavales, que se llevarán a cabo fundamentalmente en aguas litorales. El Reino Unido comenzó su participación en el programa *JSF* con una aportación de 200 millones de dólares para la fase de demostración del concepto, y a comienzos del año 2001 se comprometió con el programa mediante la firma de un contrato de mil millones de dólares para la fase de desarrollo, que habría de comenzar tras la selección de uno de los dos modelos en liza, el *Boeing X-32* o el *Lockheed Martin X-35* (que resultó finalmente elegido). El *JSF* será adquirido tanto por la Marina como por la RAF, que lo integrarán en la Joint Force 2000 (inaugurada el 1 de abril del año 2000 y que actualmente está constituida por los *Sea Harrier* de la Marina y los *Harrier GR-7* de la RAF), de forma que los aviones de ambos ejércitos operarán juntos tanto desde tierra como embarcados, con un mantenimiento, apoyo y adiestramiento comunes.



Impresión artística de cómo podría ser un futuro portaaviones británico STOVL.
(Foto: BAE Dynamics).

Los futuros portaaviones operarán además con un componente de ala rotatoria integrado por helicópteros EH-101 *Merlin*, que llevarán a cabo las misiones de guerra antisubmarina, vigilancia marítima y probablemente alerta temprana. Dicho componente podría ser completado con los helicópteros de ataque *Apache Longbow* del Ejército de Tierra, que realizarían misiones de CAS (*close air support*).

Una vez determinado el FCBA queda allanado el camino hacia la decisión de construcción de los futuros portaaviones. Las compañías que han manifestado su interés por el proyecto son BAE Systems y Thales. La elección de cuál de ellas se hará con el contrato no se tomará probablemente hasta el año 2003 o el 2004.

Italia

De momento la Marina italiana cuenta solamente con el portaaviones *Giuseppe Garibaldi*, botado en 1983 y que entró en servicio en 1985. Sus dimensiones son algo menores que las del *Príncipe de Asturias*, con un desplazamiento de 13.850 toneladas a plena carga, una eslora de 180 m, una

manga de 33,4 m y un calado de 6,7 m. La capacidad máxima de aeronaves es de 16 *Harrier* o 18 helicópteros, y el hangar, de superficie considerablemente inferior al del *Príncipe de Asturias*, permite alojar 10 *Harrier* o 12 *Sea King*. Para el despegue de los aviones está dotado de un *ski-jump* de 6,5°. Su propulsión es del tipo COGAG (*combined gas and gas*), con cuatro turbinas LM 2.500, acopladas a dos ejes, que le permiten alcanzar una velocidad de 30 nudos. Su armamento, muy completo, está constituido por cuatro lanzadores simples de misiles superficie-superficie Otomat Teseo, dos lanzadores óctuples de misiles superficie-aire Aspide (con 40 misiles adicionales en pañoles), tres cañones dobles de 40 mm Breda y dos montajes triples de tubos lanzatorpedos ASW.

Inicialmente el *Garibaldi* embarcó un grupo aéreo constituido únicamente por helicópteros, al no disponer la Marina de aviones de ala fija, que por ley solamente podían ser asignados al Ejército del Aire. La antigua aspiración de la Marina de disponer de una aviación de combate propia se resolvió en 1989, cuando el Parlamento italiano aprobó la ley que le permitió adquirir aviones del modelo *Harrier*. Después de operar durante unos años con sólo dos aviones biplazas TAV-8B, el *Garibaldi* embarcó en 1994 las primeras unidades de los 16 AV-8B Plus con que cuenta Italia en la actualidad. En 1995 el portaaviones formó parte del Gruppo Navale 26, que apoyó la fase final de las



Portaaviones italiano *Giuseppe Garibaldi*, atracado en el arsenal de La Spezia.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).



Impresión artística del nuevo portaaviones italiano *Andrea Doria* (proyecto NUM).
(Foto: Ficantieri).

operación de paz de las Naciones Unidas en Somalia, proporcionando cobertura aérea con sus *Harrier Plus* a la retirada de los cascos azules de la zona. A finales del año 2001 el *Garibaldi* fue destacado al Índico para participar en las operaciones en Afganistán, regresando a Italia el 18 de marzo de 2002.

La Marina italiana se ha encontrado en los últimos tiempos con los problemas simultáneos de reemplazar al crucero portahelicópteros *Vittorio Veneto* (para complementar al *Giuseppe Garibaldi*), de obtener un buque de mando y control capaz de actuar integrado en fuerzas multinacionales tipo CJTF (*combined joint task force*) o CATF (*combined amphibious task force*) y de reforzar su capacidad de asalto anfíbio. Después de muchas consideraciones, la Marina italiana decidió la construcción de un buque con capacidad aérea y anfibia, proyecto que denominó NUM (Nuova Unitá Maggiore).

El portaaviones *Andrea Doria* (inicialmente iba a ser bautizado *Luigi Einaudi*), cuya construcción ha comenzado en junio de 2001, entrará en servicio en 2007. Su desplazamiento será de 26.700 toneladas a plena carga y tendrá una eslora de 236,5 metros, una manga de 29,5 m en la línea de flotación (de 39 m en la cubierta de vuelo) y un calado de 8,7 metros. Una propulsión de tipo CODLOG (*combined diesel-electric or gas*) le proporcionará una velocidad máxima de 28 nudos y tendrá una autonomía de 7.000 millas a 16 nudos.

La cubierta de vuelo estará dividida longitudinalmente en dos zonas: la de estribor para aparcamiento y armado de aeronaves, y la de babor para operaciones de vuelo. Aunque en un principio el proyecto no incluía *ski-jump*, finalmente estará dotado de uno de 12°, lo que permitirá aumentar la capacidad de carga de los aviones en el despegue. La cubierta dispondrá de seis puntos de toma y permitirá además aparcar en cubierta cuatro aviones y cinco helicópteros sin que entorpezcan las operaciones de vuelo. El hangar-garaje tendrá unas dimensiones de 134 x 21 m. Como hangar, será capaz de albergar ocho aviones o 12 helicópteros. Como garaje, puede transportar 100 vehículos ligeros, 50 vehículos medios (como el LVTP7) o 24 carros de combate *Ariete*. Para embarcar y desembarcar los vehículos al muelle (función ro-ro), el buque estará dotado de dos rampas capaces de soportar las 60 toneladas del *Ariete*.

El grupo aéreo del *Andrea Doria* estará constituido por alrededor de 20 aeronaves, entre aviones *Harrier* —modelo que será sustituido por el JSF (4)—, y helicópteros *Merlin* EH-101. La dotación del buque (más reducida que la del *Garibaldi*) estará compuesta por 486 hombres más 211 del grupo aéreo. Además, tendrá capacidad de alojamiento para un estado mayor de 145 personas y para 360 infantes de Marina.

El sistema de combate incluirá toda la gama de capacidades C4I. La defensa antimisil la proporcionarán un radar Empar, dos lanzadores verticales de ocho celdas cada uno que albergarán misiles Aster-15, tres cañones Oto-Breda de 76 mm y dos lanzadores de chaff/bengalas SCLAR-H. Estará también dotado con torpedos SLAT para su autodefensa contra submarinos.

España

La Armada española comienza el nuevo siglo con el portaaviones *Príncipe de Asturias*, buque que le permitió, a finales de la década de los 80, dar un tremendo salto cualitativo en cuanto a la utilización de la aviación embarcada, gracias a unas capacidades que excedían en mucho a las que ofrecía el viejo *Dédalo*. Con 17.000 toneladas de desplazamiento, sus dimensiones, la amplitud de su hangar (en comparación con los portaaviones británicos o el italiano) y su *ski-jump* de 12°, le permiten una gran flexibilidad a la hora de realizar operaciones con aeronaves. Su grupo aéreo embarcado está integrado por aviones *Harrier* AV-8B y B *Plus* (de seis a 12 aparatos), helicópteros SH-3D (cuatro o cinco ASW y dos AEW) y helicópteros AB-212 (uno o dos). Su capacidad de defensa aérea y de proyección sobre tierra se ha visto incrementada de una forma significativa desde la introducción de los *Harrier Plus*, que

(4) En diciembre de 1998 Italia firmó un memorándum de entendimiento para participar en el programa JSF como *informed partner*.



Cubierta de vuelo del *Príncipe de Asturias*. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

además han proporcionado una capacidad de combate nocturno de la que se carecía hasta ese momento y que permiten realizar misiones de defensa y de ataque que hasta hace pocos años eran impensables.

España de momento no tiene previsto un programa de sustitución del *Príncipe de Asturias*. En la actualidad sólo existe el proyecto de la empresa Izar de un posible LPH basado en la clase *Galicia*, pero con cubierta corrida y *ski-jump*, que si llegara a construirse podría complementar al portaaviones o incluso reemplazarlo en casos puntuales (como en los periodos de inmovilización por obras).

De todas formas, sería recomendable comenzar a prever la necesidad de sustituirlo (o complementarlo) por una unidad más moderna en un plazo de alrededor de 15 años, por dos motivos:

- Probablemente por esas fechas los *Harrier* habrán sido dados de baja por norteamericanos, británicos e italianos, que los sustituirán por aviones más avanzados. Quizá podríamos seguir operando con ellos algunos años más si se adquiriesen algunas unidades de las que vayan dando de baja los *marines* norteamericanos, pero el apoyo industrial quedaría terminado, y además mantendríamos un avión tecnológicamente inferior a los de nuestros aliados. Es más que probable que un

nuevo modelo de avión necesite más espacio en cubierta y hangar que el *Harrier*, ascensores de mayor superficie e instalaciones acondicionadas para sus nuevos sistemas.

- Nuestro portaaviones tendrá entonces casi 30 años de vida operativa y alrededor de 40 de concepción, por lo que estará muy cercano a la obsolescencia dadas las capacidades que se exigirán en el futuro a esta clase de buques.

La industria naval española tiene una gran experiencia en la construcción de portaaviones, por lo que no sería muy difícil que pudiese desarrollar un proyecto de una nueva unidad de este tipo. De todas formas habría que decidir la cuestión de si el futuro buque será de nuevo STOVL o convencional, lo que será determinado tanto por la propia capacidad de nuestra industria para construir uno u otro tipo de buque como por los modelos de avión entre los que podamos elegir para constituir el elemento de combate de ala fija del Arma Aérea.

La experiencia de Izar de momento se limita a los portaaviones STOVL y necesitaría de la asistencia técnica norteamericana para poder acometer el proyecto de un portaaviones puramente CTOL, dotado de catapultas, por lo que se puede aventurar que las opciones más probables serán la STOVL o la STOBAR.



Harrier en la cubierta de vuelo del Príncipe de Asturias. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

Las posibilidades en cuanto al modelo de avión que podría embarcar en un futuro portaaviones español serían por tanto las siguientes:

- La versión STOVL del *JSF*: su adquisición sería lógica en cuanto a que mantendríamos la característica STOVL de nuestra aviación de combate embarcada, de la que hemos sido pioneros en el ámbito naval y en la que tanta experiencia hemos adquirido. Además, ha sido elegido por las marinas que actualmente utilizan el *Harrier* para sustituir a dicho avión, por lo que seguiríamos manteniendo una gran interoperabilidad con ellas.
- Una versión STOBAR del *JSF*.
- Una versión navalizada STOBAR del *Eurofighter*: tendría la ventaja de ser un avión en cuya fabricación tiene una destacada participación nuestra industria nacional, con las implicaciones que ello supone en cuanto a adquisición y apoyo industrial. Además en el momento de su posible entrada en servicio, el *Eurofighter* constituirá el componente principal de la aviación de caza de nuestro Ejército del Aire, lo que ofrecería ventajas en cuanto a operaciones y mantenimiento conjuntos.

Lo que sí parece claro es que sería conveniente aumentar el desplazamiento de la nueva unidad, lo que permitiría disponer de un grupo aéreo de mayor entidad que el actual, más equilibrado y capaz de desarrollar un mayor ritmo de operaciones aéreas que el *Príncipe de Asturias*, lo que nos permitiría participar en igualdad de condiciones con nuestros aliados en las misiones que se requerirán en el futuro, que en la mayoría de los casos tendrán un carácter multinacional.

Alemania

Aunque los alemanes no tienen previsto ningún proyecto de portaaviones, parece que la Marina de esta nación podría estar interesada en poseer una aviación de caza «embarcable», que podría operar eventualmente desde portaaviones de otras naciones europeas (5). El problema sería el de la elección del modelo de avión a adoptar, que tendría que ser el *JSF* (para asegurar la interoperabilidad con los británicos, italianos y quizá españoles), el *Rafale* (para una colaboración con Francia) o el *Eurofighter* (si España decidiese incorporar dicho avión en su Aviación Naval).

(5) Como comentó en el verano del año 99 el contralmirante Otto (entonces comandante de la Aviación Naval alemana) durante su visita a la Base Naval de Rota.

Conclusión

Las acciones de respuesta tras los atentados del 11 de septiembre han demostrado una vez más la importancia de los portaaviones como medios privilegiados para la proyección del poder militar en los lugares más alejados e inaccesibles. Su empleo para hacer frente a las amenazas más diversas, incluyendo aquellas de carácter asimétrico, continúa resultando determinante e insustituible.

Las naciones europeas en posesión de portaaviones han sentido progresivamente la necesidad de renovar sus unidades para adaptar sus capacidades a los desafíos de un escenario estratégico en evolución constante. Dentro de algunos años, Europa verá cómo sus fuerzas de portaaviones sufren una transformación significativa, de manera que continuarán manteniendo un puesto de gran relevancia entre los medios militares de nuestro continente.

España, hasta la entrada en servicio del *Charles de Gaulle*, contaba con el más moderno portaaviones en Europa. Sin embargo, aunque el *Príncipe de Asturias* todavía no ha llegado al ecuador de su vida operativa, la sustitución del *Harrier* por el *JSF*, que comenzará a producirse dentro de un periodo de alrededor de diez años, aconseja comenzar a prever la necesidad de un nuevo programa de portaaviones. Dicho programa permitiría a la Armada española mantener el puesto que le corresponde entre las marinas de guerra europeas dotadas de capacidad de proyección del poder naval.

Los nuevos portaaviones europeos tendrán unas características notablemente superiores a sus predecesores y embarcarán aviones de nueva generación que aumentarán el poder combativo de sus grupos aéreos. Cada una de las naciones que los utilizan habrá mejorado sus capacidades individuales de forma considerable, especialmente el Reino Unido, cuyos futuros navíos embarcarán alrededor de 40 aviones *JSF*, sin duda superiores a los aviones navales actuales.

Pero conviene señalar que, al igual que ocurre con otros programas navales europeos, los nuevos portaaviones son concebidos según una óptica de necesidades nacionales más que dentro de un esfuerzo de construcción de una verdadera capacidad colectiva de proyección.

El deseo de Europa de ser considerada como un actor de importancia en la gestión de crisis no podrá conseguirse sin la adopción de una fuerza de portaaviones homogénea. Las consecuentes economías de escala y una interoperabilidad total permitirán contar con las unidades adecuadas, en número y en capacidad, para contribuir más eficazmente a la afirmación de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa y para poder ser empleadas, llegado el caso, en beneficio de los intereses de la Unión Europea.

BIBLIOGRAFÍA

- COUTEAU-BEGARIE, Hervé: *Le problème du porte-avions*. Ed. Económica, 1990.
- PREZELIN, Bernard: *Flottes de combat 2002*. Editions maritimes & d'outre-mer. Edilarge, S.A.
- BAKER, A. D.: *World Navies in Review*. USNI Proceedings, marzo 1998, pág. 82.
- BAKER, A. D.: *World Navies in Review*. USNI Proceedings, marzo 1999, pag. 76.
- BAKER, A. D.: *World Navies in Review*. USNI Proceedings, marzo 2000, pág. 30.
- BAKER, A. D.: *World Navies in Review*. USNI Proceedings, marzo 2002, pág. 32.
- BIRD, Malcolm: *Learning from experience*. Defence Review, otoño 1997, pág. 32.
- COBBOLD, Richard: *UK Defense Review Sets out the Plan*. USNI Proceedings, octubre 1998, pág. 64.
- COBBOLD, Richard: *Franco-British Carrier Cooperation*. USNI Proceedings, enero 1999, pág. 104.
- COOK, Nick: *JSF STOVL variant gains support*. Jane's Defence Weekly, 23 de febrero 2000, pág. 28.
- FRIEDMAN, Norman: *World Navies in 1992*. USNI Proceedings, marzo 1992, pág. 104.
- FRIEDMAN, Norman: *World Navies in Review*. USNI Proceedings, marzo 1993, pág. 94.
- FRIEDMAN, Norman: *World Navies in Review, Eastern Europe*. USNI Proceedings, marzo 1994, pág. 110.
- GROVE, Eric: *Riding the wave*. Defence Review, otoño 1997, pág. 30.
- JANSSEN LOK, Joris: *French Naval Air: stepping up to a multirole future*. Jane's Defence Weekly, 25 de marzo de 1998, pág. 27.
- MORROCCO, John D.: *United Kingdom Reshapes Strategy For Force Projection*. Aviation Week and Space Technology, 13 de julio de 1998, pág. 26.
- POLMAR, Norman: *Carriers Continue To Have Appeal*. USNI Proceedings, abril 1995, pág. 103.
- SCOTT, Richard: *UK review holds key to RN's future carrier plans*. Jane's Defence Weekly, 25 de marzo de 1998, pág. 25.
- Well have the world's best. Royal Navy News, febrero 2001, pag. 1.
- www.aerospaceweb.org
- www.navaltechnology.com
- www.marina.difesa.it