

PRESENTE Y FUTURO DE LA PATRULLA MARÍTIMA ESPAÑOLA. LA CONTRIBUCIÓN AL DOMINIO DE LOS MARES DESDE EL AIRE

Sergio DUCE BORAO



Introducción



URANTE el pasado año 2017 la Armada conmemoró el centenario del nacimiento de la Aviación Naval española. Nuestra Marina de Guerra puede presumir de una mayor experiencia y antigüedad en el empleo de plataformas aéreas en comparación con nuestros compañeros del Ejército del Aire que, por motivos históricos, aún tienen que esperar dos décadas para poder celebrar su primer centenario.

No es casualidad que apenas catorce años después del nacimiento de la aviación tras el primer vuelo de los hermanos Wright en Estados Unidos, la Marina de comienzos de siglo viera la necesidad de contar con plataformas aéreas para multiplicar su potencial y aumentar sus capacidades. La Primera Guerra Mundial estaba demostrando en aquellos años que la aviación cambiaría por completo el desarrollo de los conflictos bélicos tanto por tierra, mar y en la nueva dimensión aérea gracias a la ventaja táctica que ofrecía el empleo de estos nuevos medios. El simple hecho de que una aeronave actuara como serviola en una atalaya de gran altura proporcionaba una gran capacidad de defensa en profundidad a unas fuerzas terrestres y navales, cuyos límites se ceñían al mero horizonte visual.

La Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría auspiciaron el desarrollo de nuevas aeronaves, dotadas de sensores más capaces y eficaces para controlar y dominar el espacio marítimo, demostrando que sin el empleo efectivo de medios aéreos sería complicado poseer el dominio de los mares. La evolución

tecnológica experimentada en esos períodos dio frutos en el desarrollo de aeronaves clave, como el Gruman *Albatros* y el Lockheed P-3 *Orión*, plataformas que han dotado a la única unidad de patrulla marítima en España: el actual Grupo 22 del Ala 11 del Ejército del Aire.

Si bien el uso de aeronaves de patrulla marítima (MPA en sus siglas anglosajonas) es de gran utilidad en operaciones navales que se desarrollen en escenarios de media y alta intensidad contra amenazas submarinas y de superficie, en las últimas dos décadas han demostrado su versatilidad en diversos escenarios, desarrollando sus capacidades en operaciones de seguridad marítima y de conocimiento del entorno marítimo. Estos nuevos escenarios, que podríamos definir de baja intensidad por la entidad de la amenaza que se enfrenta, han traído de su mano nuevos conceptos de aeronaves de vigilancia marítima con menores capacidades que los MPA tradicionales.

El Grupo 22 del Ala 11, cien mil horas de patrulla

El año 1963 vio nacer la capacidad aeronaval de la patrulla marítima española. El 601.º Escuadrón de Cooperación Aeronaval, que contó desde sus inicios con los primeros coordinadores tácticos (TACCO) de la Armada, tuvo su acuartelamiento en la entonces Base Aérea de La Parra, en Jerez de la Frontera. En las siguientes décadas cambiaría la denominación de esta unidad varias veces, llegando a convertirse en Ala, la 22, unidad que vería la llegada de las nuevas aeronaves P-3 *Orión* versiones Alfa y Bravo. Ya en la década de los noventa, la unidad se trasladaría a la sevillana Base Aérea de Morón de la Frontera, incluyéndose primero con la denominación de Grupo 22 en el Ala 21 y años más tarde en el Ala 11, unidad heredera y depositaria de la tradición aeronáutica que nació de manos del aviador Agustín García Morato y su Ala número 1. Desde su nacimiento, se mantiene en todo momento su histórico indicativo de llamada radio Cisne.

En el Grupo 22 y desde su nacimiento en 1963, ciento seis oficiales del Cuerpo General de la Armada han servido y continúan haciéndolo realizando funciones de coordinadores tácticos-navegantes (TACCO-Navegante), muy similares a las de un oficial de Acción Táctica (TAO) en cualquier buque de superficie. Los TACCO de la Armada se encuadran orgánicamente dentro del Equipo Naval del Ala 11, una de las unidades más veteranas en servicio dentro de la estructura de la Flotilla de Aeronaves.

A día de hoy el Grupo 22 de Fuerzas Aéreas y su único escuadrón operativo, el 221, tiene asignadas como misiones tácticas primarias por el Mando Aéreo de Combate del Ejército del Aire (MACOM) las operaciones en guerra antisubmarina (ASW), antisuperficie (ASUW), guerra electrónica (ELINT-EW), minado aéreo (MW) y de inteligencia, reconocimiento y vigilancia aérea (ISR). A su vez realiza tareas de apoyo puntuales en misiones de búsqueda y

rescate aéreo (SAR) y de apoyo al Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA) del Ministerio de Hacienda. Para el desarrollo de estas misiones, la unidad cuenta con tres aeronaves P-3 *Orión* de la versión Mike (versión modernizada de las anteriores Bravo adquiridas a la Real Fuerza Aérea de Noruega a finales de la década de los ochenta). A pesar de la elevada edad media de la flota, alrededor de 50 años por aparato, gracias al esfuerzo del Escuadrón de Mantenimiento P-3 dependiente del Grupo de Material del Ala 11, el avión mantiene operativas todas sus capacidades y su excelente versatilidad en vuelo, con posibilidad de realizar misiones de patrulla superiores a las 12 horas, capacidad de parada de hasta dos motores en vuelo para aumentar permanencia y el empleo de diversos sensores acústicos, electromagnéticos y optrónicos con los que obtener un completo conocimiento del área en la que se estuviera operando.

El Grupo 22 celebró en el año 2013 el cincuenta aniversario de su fundación; en 2015 alcanzó la cifra de cien mil horas de vuelo de patrulla marítima y el vuelo de mayor duración realizado hasta entonces por una aeronave militar española, alcanzando las dieciséis horas en un vuelo de misión operativa. Actualmente tiene desplegada en permanencia una aeronave en Yibuti, integrado en la Operación ATALANTA de la Unión Europea, y desde su base en Morón realiza varios vuelos de periodicidad mensual en apoyo directo de las operaciones SEA GUARDIAN de la OTAN y MARCO del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima (MVSM).



Fotografía conmemorativa tras alcanzar las 100.000 horas de vuelo de patrulla marítima.

El CN-235-D-4 VIGMA

Sirva el presente capítulo para realizar una breve presentación de otra aeronave que está siendo empleada en la actualidad en las mismas misiones operativas que los P-3 del Grupo 22, pero sobre los que existe un gran desconocimiento y, en algunos casos, conceptos equivocados sobre sus capacidades por parte de la comunidad aeronaval.

El Ejército del Aire cuenta en la actualidad con tres escuadrones de fuerzas aéreas cuya misión primaria es ofrecer el Servicio Aéreo de Rescate (SAR) sobre las tres regiones FIR de control e información aérea, de responsabilidad nacional: el 801.º Escuadrón del Ala 49 con base en Son San Juan en Mallorca, el Grupo 82 del Ala 46 con base en Gando en Las Palmas de Gran Canaria y el 803.º Escuadrón del Ala 48 con base en Getafe, todos ellos dotados con aeronaves CN-235-D-4 VIGMA. Estas unidades no cuentan con un número fijo de aviones, sino que en función de los períodos de mantenimiento de las aeronaves y de qué escuadrón se encuentre desplegado en misión internacional, la Jefatura SAR del Ejército del Aire se encarga de distribuir las aeronaves operativas entre los escuadrones, procurando mantenerlos dotados de aparatos para cumplir su misión fundamental SAR.

El D-4-VIGMA nace fruto de la transformación de antiguos aviones de carga ligera CN-235 a una versión dotada de sensores y sistemas que permitieran su utilización como avión de búsqueda y rescate sobre tierra y mar con una dotación reducida. Todo ello en una plataforma con unas características de vuelo propias de un avión turbohélice, con dos motores de media-baja potencia capaz de ofrecer un 60 por 100 del rendimiento que podría dar un P-3 en las mismas condiciones y escenario. La modificación a nivel de equipos supuso la instalación de un sistema de búsqueda optrónica FLIR, radar de exploración de superficie, sistema AIS, conectividad satélite SATCOM, y todo ello integrado en un sistema de combate FITS (*Fully Integrated Tactical System*), basado en la tecnología del instalado en la modernización del P-3M del Grupo 22. El avión sin embargo no está dotado de ningún sistema de armas, ni de intercambio de datos tácticos (tipo Link 11-16); tampoco de IFF modo 4, ni de sistemas de cifrado de comunicaciones. Este déficit se debe a que en su origen no fue diseñado para operar como un aparato que fuese a ser empleado en operaciones navales, sino con medios de agencias civiles, como Salvamento Marítimo o la Guardia Civil, al ser su misión fundamental la búsqueda y el rescate en la mar. De hecho, los primeros modelos de este tipo de aeronaves fueron entregadas a SASEMAR (Salvamento Marítimo). Todo ello hace que estas aeronaves no puedan ser consideradas de patrulla marítimas (MPA) al no contar con sensores y sistemas de armas asociados a operaciones de guerra antisuperficie y/o antisubmarina. Por ello se han adaptado al concepto de Vigilancia Marítima (VIGMA) para determinar otra misión secundaria de esta plataforma, que no es otra que apoyar en el proceso de aumentar el conoci-

miento del entorno marítimo (MSA) y contribuir con ello a la defensa de los intereses nacionales en la mar.

Si quisiéramos realizar un sencillo símil «naval» que nos permitiera entender las capacidades de esta plataforma respecto al *P-3* u otra aeronave de patrulla marítima, podríamos decir que la plataforma *D-4 VIGMA* se asemejaría a un patrullero clase *Serviola*, mientras que el *P-3* sería una fragata clase *Santa María*. A pesar de estas diferencias y ante la naturaleza de los escenarios de baja intensidad en los que se ha demandado la presencia de aeronaves de ala fija en la última década, el *D-4* ha participado en las mismas operaciones de índole nacional e internacional que el *P-3*. Es posible que los lectores que hayan participado en las operaciones ATALANTA, SOPHIA, ACTIVE ENDEAVOUR o SEA GUARDIAN reconozcan los distintivos radio Jason, Cotos o Barbo de estas aeronaves, según su escuadrón de procedencia. Si bien hasta ahora y en el futuro estas aeronaves seguirán participando en escenarios de baja intensidad con aceptables resultados, es necesario tener en cuenta que estamos hablando de aparatos no diseñados para operar en operaciones navales y limitados en capacidades por equipos y por las características aeronáuticas de la propia plataforma que no puede ofrecer los mismos resultados que otros MPA en escenarios de media o alta intensidad.



Aeronave *D-4 VIGMA*.

Situación actual y perspectiva futura de la renovación de aeronaves tipo MPA por las fuerzas armadas aliadas

Podríamos afirmar sin miedo a equivocarnos que el P-3 *Orión* ha marcado una época en la historia de la aeronáutica y en el mundo de la aviación naval en particular. Desde su nacimiento a comienzos de la década de los sesenta, ha sido la aeronave de patrulla marítima más producida y utilizada para este espectro de misiones por numerosas naciones. A pesar de que su producción finalizara en la década de los noventa, son varias las fuerzas navales y aéreas del mundo que continúan operándola e incluso algunos de sus operadores han optado por procesos de mantenimiento y modernización de esta plataforma frente a la adquisición de aeronaves de nueva producción.

El operador más numeroso de esta aeronave ha sido la Armada de los Estados Unidos, que contó por cientos las aeronaves disponibles. Desde la finalización del programa de producción del *P-3* a mediados de la década de los noventa hasta el año 2008, la US Navy trabajó en un nuevo concepto de aeronave que abandonaría la denominación de MPA por la de MMA (Avión Multi-Misión Marítimo): el P-8 *Poseidon*.

El P-8 del fabricante Boeing nace de la base del modelo de avión comercial más vendido en la historia de la aviación: el *Boeing 737*, una aeronave que cambia los motores turbohélice del *P-3* por unos turbofan, reforzando su estructura ligeramente respecto a la versión comercial, por lo que se parte de una plataforma más que probada y con procesos de mantenimiento estandarizados y económicos. A su vez, se instalan en la aeronave modernos sistemas de navegación satélite e inerciales junto a avanzados sensores electromagnéticos, acústicos y oprónicos, además de capacidad de portar diversos sistemas de armas, tales como el misil Harpoon Bloque II, bombas de guiado láser y torpedos antisubmarinos, así como la capacidad de controlar desde la propia aeronave plataformas no tripuladas aéreas, de superficie y submarinas. Pero lo que realmente va a cambiar el concepto de empleo de estas aeronaves es que están concebidas para operar mucho más alto que lo que hacían sus antecesores. La altura normal de operación de un MPA convencional en misión antisubmarina está entre los quinientos y mil pies de altura durante la fase de búsqueda para evitar una deriva elevada de las sonoboyas durante su despliegue, y descendiendo a los doscientos pies cuando los torpedos son lanzados, mientras que aeronaves como el *P-8* están diseñadas para volar a niveles muy superiores, donde su consumo de combustible es más eficiente y puedan desarrollar una mayor velocidad y así cubrir áreas de mayores dimensiones. Este escenario operativo traerá consigo el desarrollo de nuevas sonoboyas y torpedos con sistemas de guiado asociados que permitirán lanzarlos desde más altura, pudiendo dirigirse al punto de entrada en el agua deseado por el TACCO.

El motivo para volar más alto es simple: el más que probable desarrollo de sistemas de defensa antiaérea lanzados desde plataformas submarinas (Sub-Air) que acabarían con la gran ventaja de aeronaves sobre submarinos. Hasta ahora, los distintos prototipos de estas armas no habían conseguido ver la luz, con lo que los medios aéreos gozaban de una cierta «invulnerabilidad» frente a las plataformas submarinas si se compara con los buques de superficie. Sin embargo, modelos europeos de misiles Sub-Air, como el germano-noruego IDAS o el francés A3SM, nos hacen imaginar que naciones con posibles intereses encontrados con los de Occidente estén desarrollando este mismo tipo de armas con éxito probable a corto o medio plazo.

Si bien la opción *P-8* a día de hoy es la única que representa un auténtico avance frente a lo ya existente en el mercado de este tipo de plataformas, se contemplan a día de hoy diversas vías en cuanto a las opciones para renovar las flotas de MPA de las fuerzas armadas aliadas, que podríamos dividir en tres corrientes:

- Opción *P-8*: encabezada por la Armada de los EE. UU., que ya ha renovado gran parte de sus escuadrones MPA (VP) de *P-3* por *P-8*. Esta aeronave ha encontrado nuevos compradores en India, Australia, Nueva Zelanda, Reino Unido y Noruega.
- Opción aviones *MSA-VIGMA*: denominaremos *MSA* a aquellas aeronaves tipo *C-295* o *ATR-72* (similares al *D-4 VIGMA*), aviones turbohélice de dos motores de menor tamaño y peores características de vuelo que un *P-3 Orión*. Esta opción está siendo contemplada por naciones que no pueden afrontar la opción *P-8* por su elevado precio y que han descartado modernizar las plataformas MPA que operaban con anterioridad, como el *P-3* o el *Breguet Atlantique*, y ya ha sido puesta en práctica por naciones como Italia o Turquía y será a la que posiblemente se sume España en la próxima década.
- Opción *P-3*: ante el elevado coste de la opción *P-8* y la pérdida de capacidades asociada a la de aviones *MSA-VIGMA*, varias armadas, como las de Alemania o Chile, han optado por someter a sus *P3-C* a procesos de «gran carena» para mejorar su estructura y modernizar sus sistemas de combate. De este modo, esperan seguir operando con la plataforma *P-3 Orión*, de demostradas capacidades, durante al menos veinte años más.

Si bien España actualmente parece no haber mostrado interés por la opción *P-8* por motivos eminentemente económicos (coste aproximado de 200 millones de euros por aparato), parece contemplar la más económica del *P-295* a corto o medio plazo. Sin embargo, la reciente reunión de ministros de Defensa de la OTAN de febrero de 2018 finalizó con la firma de un preacuerdo para el desarrollo de una nueva aeronave, denominada *M3A (Maritime Multi-Mission*

Aircraft) por parte de Canadá, Polonia, Alemania, Italia, Francia, Grecia, Turquía y España. Si bien este documento solo fija las bases para la definición de las capacidades que habrá de tener esta plataforma, sin especificar qué modelo se desarrollará, es un paso importante ante la necesidad de contar con medios de este tipo más allá de la opción única del *P-8*.

Este sistema multinacional, que ya fue probado con el avión de combate *Eurofighter* o con el transporte *A400M*, se proyectará bajo el paraguas de la OTAN y no se descarta la opción de crear una unidad conjunto-combinada de la Alianza participada por varias naciones, siguiendo los modelos de las unidades *E3-AWACS* o del UAV *Global Hawk*. Esta unidad conjunto-combinada o NATO MPA Squadron, como ya se le ha denominado en algunos documentos oficiales de la Alianza, nacería en respuesta a una necesidad común y permitiría dotar a la OTAN de una unidad adiestrada para aportar sus capacidades en diversos escenarios marítimos. Si bien no se ha definido aún cuál sería la aeronave seleccionada para dotarla, el consorcio Airbus Military ha mostrado su interés en continuar con el desarrollo de una variante MPA de su avión *A320neo*. Este modelo supondría el contrapeso europeo al norteamericano *P-8* y, dado que en el programa OTAN hay mayoría de países europeos y que varios de ellos tienen un peso importante en el consorcio Airbus (tales como Francia, Alemania y España), es posible que esta opción sea la finalmente elegida.



Fotomontaje sobre el aspecto exterior del *A319 (M3A)*.

Futuro de la patrulla marítima española

En la próxima década el Ejército del Aire habrá de afrontar la renovación de un número considerable de los sistemas de armas con los que opera en la actualidad, y entre ellos se encuentran los de aeronaves de patrulla y vigilancia marítima. Como se describió en un apartado anterior, la flota de *P-3M* se compone de tres unidades operativas, con sus revisiones PDM (similares a la gran carena de un submarino) cumplidas dentro del período 2017-2018. Esto supone afrontar con ciertas garantías el tramo final de su vida operativa, con el horizonte fijado por el Mando Logístico del Ejército del Aire (MALOG) en el año 2025 como fecha de retirada del último *P-3* que quedara en servicio para esa fecha. Hasta ese momento, y siempre que la provisión de repuestos, renovación de los contratos de apoyo al mantenimiento y las averías inherentes a la operación de un avión «veterano» lo permitan, el sistema *P-3* seguirá en primera línea de combate en las operaciones en las que se le requiera. Sin embargo, si el Estado Mayor de la Defensa cuenta con mantener esta capacidad operativa en el próximo decenio, el proceso de renovación de la flota debería abordarse antes de que empiecen a darse de baja las primeras unidades *P-3*. Para atender a los compromisos actualmente adquiridos por España en diversas misiones nacionales e internacionales, habría que tener en todo momento entre dos y tres aeronaves operativas.

A la hora de abordar un proceso de renovación en un sistema de armas con el que mantener unas determinadas capacidades, se buscan plataformas que ofrezcan un salto tecnológico de calidad para operar con ese nuevo sistema durante un período prolongado de tiempo, en el que se mantengan y mejoren las capacidades ya existentes, adaptándose a las evoluciones tácticas y tecnológicas que traen los nuevos tiempos. Si hubiera que designar un sucesor al *P-3 Orión*, la respuesta a día de hoy es sencilla: el *P-8 Poseidon*, ya que reúne esas características que permitirían mirar al futuro de este tipo de misiones con garantías. Sin embargo, su elevado precio de producción y la situación económica actual hacen que sea poco realista abordar un proceso de adquisiciones viable.

El Ejército del Aire debe afrontar en la próxima década la renovación de las tres alas de caza que operan con el *F-18 Hornet*, finalizar la sustitución de los *C-130 Hércules* por los *A400M*, reemplazar los reactores de enseñanza *C-101* por una nueva plataforma, incorporar el *A330 MRTT* para disponer de una nueva aeronave de reabastecimiento en vuelo y transporte de personal, recuperar la capacidad de guerra electrónica a bordo de aeronaves de ese propósito, renovar su flota de *SAR-VIGMA* y de helicópteros SAR con el modelo *NH-90*. En resumen, aproan hacia una década en la que deberán priorizar los costosos procesos de modernización y actualización para mantener sus capacidades actuales, y en todo este proceso el relevo de la plataforma MPA no ocupa, *a priori*, un puesto alto dentro de esa lista de programas.

Una vez que la opción de realizar una modernización estructural y de planta propulsora de la flota actual de *P-3*, siguiendo el ejemplo de la Armada de la República Federal de Alemania, ha sido descartada, los planes actuales del Ejército del Aire pasan por apostar por una nueva aeronave multipropósito (AMP). Dicho programa nace sobre la base de un modelo de avión de fabricación nacional ya existente y probado, sobre el que se desarrolle una plataforma que mediante módulos paletizables de equipos pueda adaptarse a diferentes misiones y escenarios operativos. El modelo que encarnaría a estas plataformas es el *C-295* y, según los equipos que portara, podría dedicarse a misiones de guerra electrónica, inteligencia, operaciones aéreas especiales, búsqueda y rescate o patrulla marítima. Esta aeronave, con un precio de fabricación de unos 23 millones de euros por aparato y procesos de mantenimiento económicos, está siendo utilizada por el Ejército del Aire desde hace más de diez años para misiones de transporte táctico ligero con buenos resultados. Cuenta a su favor, que es una plataforma producida en la factoría de Airbus Military en Sevilla por lo que su impacto en la industria nacional habría de tenerse en cuenta.

La versión de patrulla marítima tiene un antecesor en el *P-295 Persuader* producido por Airbus Military, con un coste aproximado de 40 millones de euros por unidad, y que es empleado en Portugal, Chile y Omán. Solo Chile ha dotado a sus aeronaves de equipos y capacidad de empleo de armas para misión antisubmarina; sin embargo, durante el año 2017 decidió someter a su flota de veteranos *P-3A* a un proceso de mantenimiento extensivo para que siga recayendo sobre la plataforma *P-3* la capacidad antisubmarina de la Flota chilena, relegando en el *P-295* a un rol secundario la capacidad ASW y reservando su empleo táctico principal como avión de vigilancia marítima para operaciones de seguridad marítima y de conocimiento del entorno marítimo (MSO/MSA), al igual que sucede en Portugal y Omán. Este ha sido un claro ejemplo en el que una nación que opera ambas plataformas ha comprobado las grandes diferencias entre ambas aeronaves. El *P-295* es un avión bimotor de hélice que no es capaz de desarrollar el mismo empuje que los cuatro motores T56-Allison del *P-3*, con lo que la diferencia en velocidades, alcances, cobertura de áreas y permanencia en zona es considerable. *Grosso modo*, un *P-295* podría desarrollar el 70 por 100 del rendimiento que puede ofrecer un *P-3*. Otra diferencia importante es su escasa capacidad de portar armamento. Mientras que en la bodega de carga de armamento del *P-3* se puede transportar hasta ocho torpedos ligeros tipo Mk-46 y armamento diverso bajo doce puntos de anclaje exteriores, en el *P-295* solo se dispondría de dos puntos de anclaje exteriores para diversos tipos de armas bajo los planos. Por lo tanto, la versión *P-295*, aunque pueda estar dotada de lanzador de sonoboyas, equipos de proceso de señales acústicas y detector de anomalías magnéticas, debido a su menor alcance y reducida capacidad de carga de armamento, se convierte más en un avión de

alerta temprana antisubmarina en áreas de operación litoral o poco alejado de su base de despliegue que en uno de proyección oceánica con capacidad de combate efectiva.

Volviendo a una comparación naval de ambas plataformas, podríamos resumir este capítulo explicando que el Ejército del Aire propone sustituir una plataforma tipo fragata *Santa María* por una unidad tipo buque de acción marítima. A este punto se llega por la falta de alternativas más avanzadas a un coste asumible a día de hoy, unido a un escaso interés del Ejército del Aire por la potenciación de una capacidad marítima alejada de aquellas eminentemente aéreas y más «naturales» que le corresponden, a la vez que la Armada se mantiene ajena a los planes de modernización del Ejército del Aire a pesar del impacto a medio-largo plazo que esta decisión podría tener en la capacidad de la Flota en futuras operaciones.

Las diversas publicaciones de referencia en el campo de la táctica antisubmarina y antisuperficie destacan la importancia del empleo de aeronaves tipo MPA como vector de protección de la Fuerza, operando como proveedores de defensa en profundidad y alerta temprana, con lo que se facilita la libertad de acción de una fuerza naval en la mar. Incluso en la más reciente actualización de la D-JT-01 se reseña este tipo de plataformas como vectores a explotar para ganar esas asimetrías favorables que permitan ganar la superioridad en el enfrentamiento antisubmarino, por ejemplo. Por todo ello y en el caso más que posible de que se materialice el programa *P-295*, las capacidades de la patrulla marítima española sufrirán un retroceso respecto de las que se dispo-



Prototipo de aeronave *P-295* de Airbus Military lanzando un torpedo de ejercicio en la bahía de Cádiz.



P-3 *Orión* y P-295 *Persuader* de la Armada de Chile en un vuelo en formación.

nen actualmente, y las capacidades navales que la Armada pueda aportar a la fuerza conjunta serán las más perjudicadas.

Habrá que esperar, por tanto, a que el proyecto del nuevo avión multimisión (M3A) patrocinado por la OTAN llegue a materializarse antes de que finalice la próxima década para cubrir las necesidades y el hueco que posiblemente se creará si el *P-295* es finalmente seleccionado como relevo del *P-3 Orión*. Pese a que no se debe olvidar que las capacidades de esa nueva plataforma no estarán a disposición plena de la autoridad que ostenta el mando operativo de nuestras Fuerzas Armadas, sino allí donde los intereses de la Alianza Atlántica pudieran verse amenazados en el futuro y los aliados decidan que sea utilizado.

