



LA MUERTE DULCE

Juan DEL POZO BERENGUER



Si el hombre pudiera aprender de la historia, ¡qué lecciones aprendería! Pero la pasión y el jolgorio nos ciega, y la luz que arroja la experiencia no es más que una luz de alcance que alumbra las olas que dejamos por la popa.

Samuel Coleridge.

Antecedentes



N los años ochenta la Armada, siguiendo el ejemplo de las marinas de Estados Unidos y del Reino Unido, decidió poner los medios necesarios para garantizar la seguridad de las aeronaves orgánicas en vuelo, así como de la defensa antimisil de las unidades de superficie. Esta política se materializó de dos formas perfectamente diferenciadas con el fin de contrarrestar sendos problemas; por un lado, se dotó a las fragatas y

al portaaviones que en aquel momento se encontraba en construcción de un sistema de defensa de punto contra misiles antibuque; sin duda me refiero al sistema de armas Meroka Naval. Por otro, se procedió a la adquisición del que durante mucho tiempo fue el omnipresente *Sea King* SHW para la vigilancia aérea y de superficie, al cual voy a dedicar unas reflexiones. Algunos acontecimientos, como la segunda guerra de Irak, han puesto de manifiesto la necesidad de contar con estos sistemas de vigilancia y control. Pocos imaginaban que no mucho tiempo después de que la Armada se hiciera con sus servicios sus días llegarían a un inesperado final.

Consideraciones

En primer lugar, he de aclarar que no he tenido nunca entre mis manos información secreta de acciones reales llevadas a cabo por ninguna nación aliada, concretamente la Operación TELIC, con la que dio comienzo la segunda guerra de Irak. Sin embargo, sí haré alguna que otra consideración al respecto, lo cual juega en mi favor, puesto que si estoy equivocado ¡nadie podrá corregirme!

No cabe duda de que para estudiar y evaluar un sistema de armas el método idóneo es observar su resultado en combate. De esta forma podremos dar con el sistema mejor para los fines que perseguimos. Igualmente válida, aunque con importantes reservas, es la observación del mismo sistema durante un periodo de tiempo muy largo mientras participa en todo tipo de adiestramientos. Nadie podrá discutir que tanto Estados Unidos como el Reino Unido han podido hacer uso del primer método para comprobar las bondades de los sistemas de vigilancia aeroembarcados y que hoy día denominamos AEW (*Airborne Early Warning*). Pero no es nuestro caso. Nuestro método de análisis es el del adiestramiento, y a éste me ciño por el momento. El caso que nos ocupa, el de las unidades AEW, entró en servicio en la Armada en el año 1987 y desde entonces se ha podido extraer importante información sobre su peso específico en la defensa de la Flota, donde ha quedado patente la necesidad de disponer de estos elementos de forma permanente.

La inclusión de estos elementos de detección tuvo dos derivadas interesantes. Por un lado, mejoraron la defensa de la Flota contra ataques aéreos al poder proporcionar a los barcos un mayor tiempo de reacción detectando misiles antibuque rozaolas a distancias superiores a 100 millas, y por otro posibilitó que los aviones pudieran efectuar misiones que hasta el momento no eran viables, al menos si eliminamos las artificialidades propias de un ejercicio. Para poder hacer frente a una fuerza naval enemiga no cabe duda de que primero hay que saber dónde está. De nuevo, la *Naval Operations Analysis* así lo refleja. Si esas artificialidades de las que antes hablaba no existiesen, no

tendríamos ni la más remota idea de la localización exacta de nuestro objetivo, aunque sí una idea aproximada. Ante esta situación se nos presentan dos casos: que la fuerza adversaria esté a escasas millas de nosotros, pongamos 40 millas, o que esté a una distancia de envergadura: 150 millas pongo por caso. El primer caso no se puede ni contemplar, puesto que si una fuerza naval se acerca a la nuestra hasta 40 millas sin que nos enteremos entonces es que realmente tendríamos un problema. En el segundo se puede efectuar un ataque con aeronaves, para lo cual tendremos que confirmar que lo que está a 150 millas es nuestro adversario. Y a continuación conducir a esas aeronaves hasta ese punto. Y esto, que es un concepto tan simple que ni siquiera el *Naval Operations Analysis* lo contempla, es lo que se nos ha escapado entre las manos. Por primera vez en veinte años, ya no disponemos de unidades AEW operativas y, por tanto, no tenemos capacidad real de infligir daños a una fuerza naval adversaria que se encuentre a 150 millas. Podremos detectar su presencia haciendo uso de radares de exploración de superficie aeroembarcados, de un empleo eficaz de medios ESM, etc. Y hasta podremos lograr una localización, con una exactitud que disminuirá exponencialmente conforme aumente la distancia, pero no podremos, a esa distancia, lograr llevar «de la mano» a nuestros cazas a la localización exacta de nuestro adversario sabiendo a ciencia cierta que realmente es él.

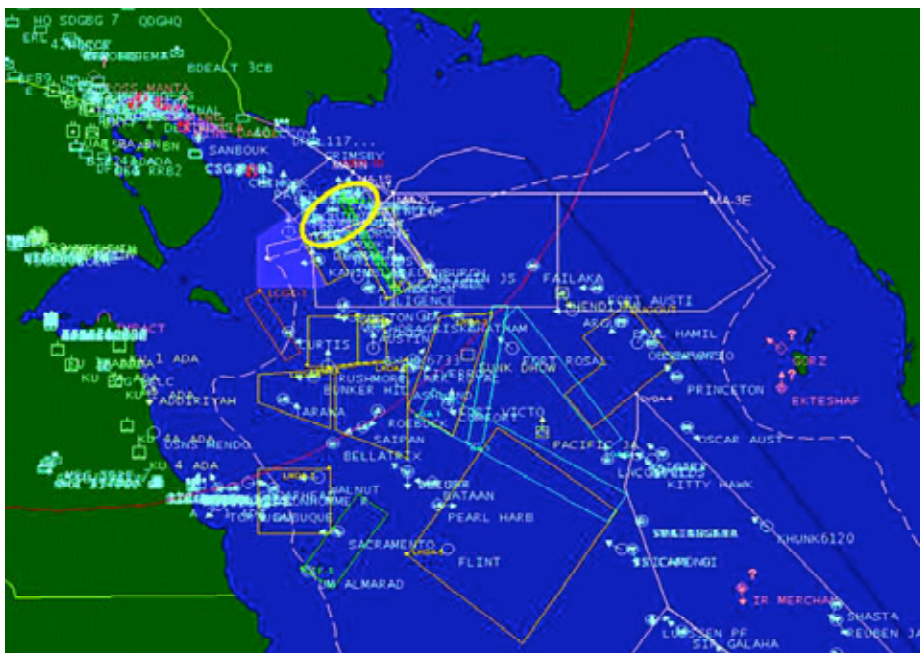
Pero esto no es más que un simple ejemplo dentro del amplio marco de posibilidades que exigen las operaciones navales de hoy en día. No es de esperar, al menos a medio plazo, una situación que exija el enfrentamiento de dos fuerzas navales en mar abierta. Principalmente, porque las marinas más poderosas que hay actualmente pertenecen a los miembros de la Alianza Atlántica y no hay perspectivas de que empiecen a llevarse mal, o al menos no como para llegar a las manos. Sin embargo, sí es posible, y de hecho ha ocurrido varias veces en los últimos diez años, que las operaciones navales tengan que centrar sus esfuerzos en el litoral, apoyando a las fuerzas en tierra.

Esta experiencia en combate de nuevo aportó valiosa información tanto a la Marina de Estados Unidos como a la británica. Partamos de la base de que la fuerza naval ha de disponer de cazas y helicópteros como parte integral de sus sistemas de armas. Claro que esta premisa puede ser errónea, en cuyo caso agradecería una lección al respecto, pero por el momento la tomo en consideración como dogma de fe. Estas aeronaves hubo que orientarlas hacia misiones llevadas a cabo sobre tierra. Esto implica sistemas de navegación, detección, designación de direcciones de tiro y asignación de armas mucho más avanzadas por los efectos producidos por la tierra sobre los sensores. Pero el problema principal, el de dirigir a nuestras aeronaves a sus objetivos de ataque, seguía siendo el mismo. A nadie se le pasó por la cabeza lanzar una operación de bombardeo contra instalaciones militares tierra adentro dirigidos por el magnífico radar de un barco. Tan magnífico como, por poner un ejemplo, un SPY-1D. No, la solución seguía residiendo en aquellos AEW que tan

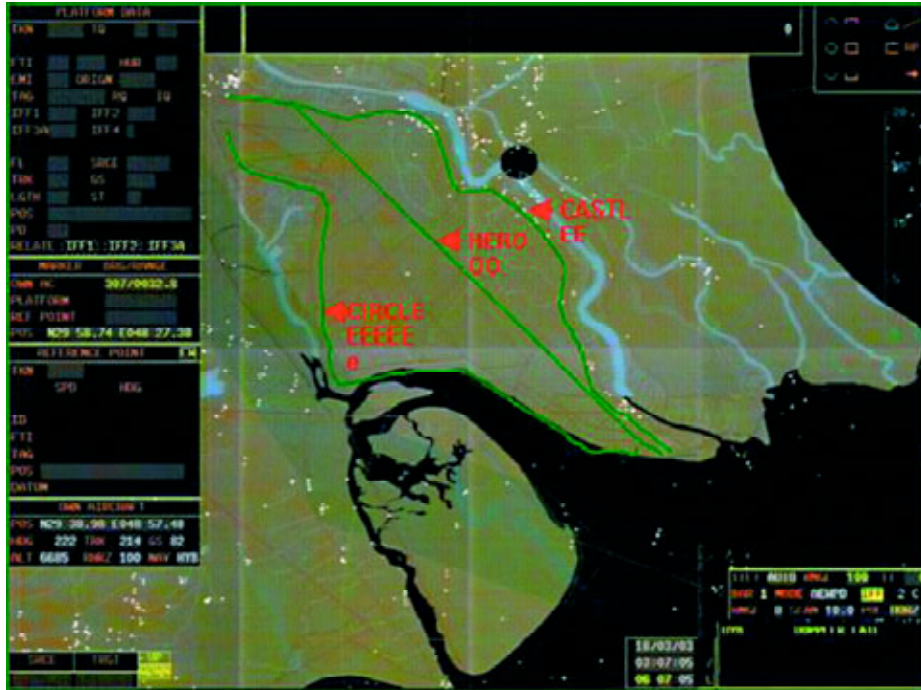
TEMAS PROFESIONALES

eficazmente desempeñaron su labor sobre la mar. A estos también hubo que efectuarles las modificaciones necesarias para poder detectar, localizar, clasificar y conducir un ataque sobre tierra. El protagonista de esta evolución es, sin lugar a dudas, el ASaC (*Airborne Surveillance and Control*) Searchwater Mk-7, magnífico heredero del Mk-2, sistema que en la actualidad permanece de baja temporal en la Armada. Las operaciones en Irak durante la segunda guerra llevada a cabo en este país pusieron de manifiesto la exactitud y perfección con que los AEW británicos habían evolucionado, y es a esta operación a la que me gustaría dedicar unas reflexiones.

La primera fase de la Operación TELIC comenzó siete días antes del desembarco anfíbio, con una exhaustiva labor de inteligencia que tuvo que ser delegada en gran medida en los ASaC Searchwater, puesto que ni el E-3 AWACS (*Airborne Warning and Control System*) ni el JSTARS estaban en condiciones de ser usados debido a que podían ser blanco fácil por las alturas a las que están obligados a operar y por la distancia a sus bases en tierra, que no les permitía llegar hasta la zona con seguridad. Los ASaC, por otro lado,



El círculo amarillo representa la barrera desde la que operaban los ASaC británicos durante los primeros días de la guerra. Junto a esta barrera están representadas todas las unidades navales implicadas.

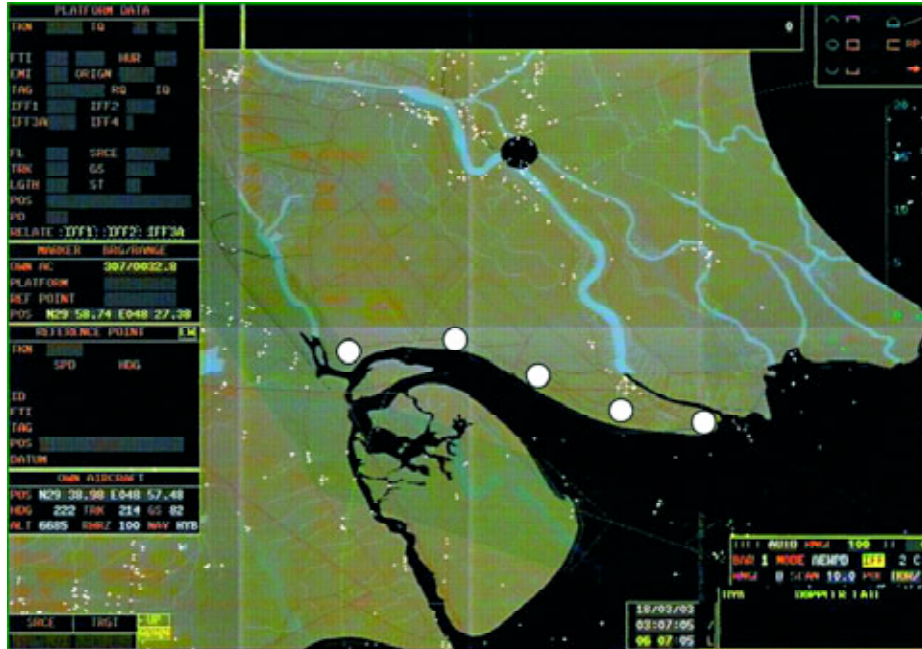


Las carreteras *Castle*, *Hero* y *Circle*. Obsérvense los puntos blancos en la carretera *Castle*, que representan vehículos. Imagen obtenida de la consola del ASaC Searchwater.

estaban siempre bajo el paraguas de los radares SPY de los destructores y cruceros americanos.

Una de las amenazas con las que sin duda contaban, y que no tenían forma de confirmar por ningún medio, como puede ser el satélite, fue el posible minado de las principales entradas del país por el sur, desde Al Faw hasta Basora. Dato muy difícil de comprobar. Los ASaC británicos observaron, gracias a su radar *dopple* pulsado y GMTI (*Ground Target Motion Indicador*) que los vehículos venían haciendo uso de una de las tres carreteras que se dirigían hacia el interior del país.

Obviamente, algo ocurría en dos de estas tres carreteras que se bautizaron *Castle*, *Hero* y *Circle*. El desembarco debía tener lugar en las inmediaciones de *Castle*. Pero otro dato tuvo que ser debate de estudio por parte de las células de inteligencia en la mar. El escuadrón 849 en que estaban integrados los ASaC informó de un contacto que aparecía a las mismas horas del día, recorriendo la costa a través de *Circle* parándose siempre en los mismos puntos. Unidades de operaciones especiales confirmaron la existencia de unos pues-



Los puntos blancos representan las torres de vigilancia. Imagen obtenida de una consola de un ASaC Searchwater.

tos de vigilancia distribuidos a lo largo de la costa con dotaciones de personal y efectuando relevos diariamente. Un problema con el que no se había contado.

Una vez esta primera fase llegaba a su fin, las unidades aéreas que habían de apoyar a las fuerzas de Infantería de Marina disfrutaron de una tranquilidad muy relativa; es por todos bien sabido que baterías antiaéreas fijas se pueden suprimir sin sacrificar más que misiles TLAM (*Target Land Attack Missile*) lanzados desde los barcos e incluso misiles ARM (*Anti Radiation Missile*) lanzados desde plataformas aéreas a distancias relativamente seguras. Pero cuando estas baterías son móviles, suponen un riesgo inevitable, y a menudo imposible de predecir tanto su cantidad como su localización en un momento dado. No obstante, estas primeras olas aéreas fueron avanzando de forma más dinámica conforme pasaban las horas. Los ISAR (*Inverse Synthetic Apertura Radar*) de los ASaC consiguieron levantar buenas imágenes radar de las zonas donde los primeros bombardeos debían tener lugar, y tan pronto los blancos eran identificados, la autorización de fuego se hacía efectiva.

Conclusiones

Las dimensiones que desde hace algunas décadas están experimentando las operaciones de las fuerzas expedicionarias, casi por definición las de Infantería de Marina, han venido de la mano de dos elementos: el fuego naval de apoyo, cuyo estudio es tema aparte, y las aeronaves. Y tanto en un caso como en otro son necesarias la doctrina y los medios para poder controlar y distribuir su esfuerzo adecuadamente. La Operación TELIC ha sido la operación anfibia quizá más eficaz, en términos de bajas y rapidez de ejecución, que ha tenido lugar hasta el momento, y a esto ha contribuido un modesto helicóptero que alberga un moderno y avanzado sistema de vigilancia y control en su interior. Esto es el futuro. Esto es la Alerta Aérea Temprana.



BIBLIOGRAFÍA

Naval Operations Analysis. Naval Institute Press, Naval Science Department. 1968.