

TEMAS PROFESIONALES



¿QUÉ HACEMOS CON LA F-110?

Ángel TAJUELO PARDO DE ANDRADE



Introducción



AS fragatas de la clase *Álvaro de Bazán* van adelantando viento en popa y con un exacto cumplimiento de los plazos previstos; a poco más de un año vista de la entrega a la Armada del primero de estos buques, parece que es momento adecuado para empezar a delinear una nueva «necesidad de misión».

Hay que tener muy en cuenta que dos series de buques actualmente en plena actividad y excelente rendimiento van cumpliendo (¿quién no?) años y no se puede esperar que las fragatas clase *Baleares* pasen de la primera década de este siglo, momento en el que las corbetas de la clase *Descubierta* habrán entrado ya en los 30 años de servicio.

La situación

Podríamos pensar en una directa sustitución de las *Baleares* por algo que llenará el mismo hueco, pero no cabe duda que hay circunstancias que hacen poco aconsejable esta línea de acción, destacando la nueva situación estratégica, las «nuevas» modalidades de guerra y la existencia en la Armada de unos buques capitales, como son las nuevas fragatas que entrarán pronto en servicio.

¿Qué orientación podríamos entonces dar a unos buques nuevos?

Analizando un poco las circunstancias antes destacadas no parece expuesto pensar que la supremacía de los Estados Unidos permanecerá cuando menos en el horizonte del próximo medio siglo, con una Rusia que necesitará más tiempo para reasentarse y una China con todavía necesidad de tiempo para convertirse en una gran potencia.

En el mismo orden de ideas es necesario asumir que la coherencia europea irá aumentando y creciendo y, aparte de la línea industrial coordinada que será cada vez «más obligatoria», la estrategia de cooperación dentro de esta parte del mundo irá subiendo y, por tanto, habrá que considerar su incidencia en futuras construcciones.

La confrontación plena que lleve a una conflagración en gran escala no parece que tenga una alta probabilidad, en parte por razones de la situación mundial antes citada y, en parte, por las necesidades de las naciones de mejorar las condiciones de vida de sus gentes, factor que es de esperar sea cada vez más determinante. Seguiremos con conflictos localizados considerando no despreciable la probabilidad de tener que realizar misiones de paz en el continente africano, con una situación europea general cada vez más estabilizada o poco influenciada.

Por último, la incorporación de las fragatas clase *Álvaro de Bazán* es factor a tener muy en cuenta en nuestro futuro en dos aspectos: en la faceta táctica, a mí no me cabe duda de que tendrán que ser utilizadas como navíos o buques principales, que serán a veces escolta, pero que la mayor parte de las veces operarán por su cuenta acompañadas por otros buques más modestos; en la faceta estratégica que en un futuro pudieran desarrollar estas fragatas si se las capacita para ello, el mismo proceder, incluso con mayor fuerza, es aplicable.

Las misiones

La decisión sobre las misiones que debe tener un buque que va a ver la luz a principios de la próxima década es tarea ardua, pero creo que no puede retrasarse mucho; si mis datos no son erróneos, con la F-100 se empezó en 1992 y el primer barco verá la luz en 2002; en la misma escala se puede pensar que empezando en 2001 podríamos tener el primer barco en 2011.

Parece cuando menos complicado pensar de nuevo en un barco que «le dé a todo» (antisubmarino, superficie, aire, tierra) con gran capacidad, con lo cual parece que el camino más correcto es tratar de ver cuál puede ser la amenaza principal.

Si vamos de menos a más, y a pesar de la mentalidad de amenaza submarina prevaleciente para toda una generación, parece que actualmente este peligro es el menor.

La amenaza superficie combinada con la aérea, y ambas con los misiles de lanzamiento lejano, es quizá la más apremiante y es hacia donde creo que se debe orientar la capacidad defensiva de los nuevos buques. La capacidad ofensiva limitada habría que dársela en el ataque a tierra con los misiles u otras armas de alcance medio existentes.

De seguir esta línea general (o genérica), en la cuestión antiaérea surge enseguida la incógnita del alcance, ya que la eficacia se da por asegurada; el célebre lema artillero empieza por el «dar primero», pero unos sistemas con alcances largos inciden enseguida en el tamaño del buque y llevan a desbocarse en el coste de su ciclo de vida con el consiguiente recorte en el número de unidades. Si nos quedamos en lo definido como «área local», habría que recurrir a unas contramedidas electrónicas eficaces en un estimable ámbito y a una combinación de buques en agrupaciones operativas con distintas capacidades.

Las líneas generales

Con lo ya expuesto parece que la cuestión podría centrarse en un buque de un desplazamiento compatible con las condiciones de mar de nuestro entorno, es decir, sin sobrepasar las 4.000 t a plena carga, con misión antiaérea en área local, antisuperficie y una mínima capacidad antisubmarina.

El otro condicionante importante, por su gran influencia en el coste del ciclo de vida, es el número de personas en la dotación; se lee que el futuro DD-21 de la Marina de los Estados Unidos tendrá una dotación de ¡44 personas!; no sé si esto es practicable, pero sí es cierto, y todos sabemos, que el capital humano no abunda, y parece que así seguirá siendo en el futuro en el que tratamos de movernos; por tanto, que bajar de las 100 personas de dotación debe ser una meta alcanzable. Se me ocurre que incluso si dedicamos un segundo pensamiento a crear un buque de nuevo exportable, mi experiencia actual es que personas relevantes de otros países que nos visitan enseguida preguntan por el monto de dotación.

Inmediatamente hay que decir que la única forma de reducir la dotación es a base de automatización, fiabilidad y mantenibilidad, con un buen apoyo en la base de estacionamiento, tanto en el aspecto de alojamientos como en el de contratos con empresas de servicios para limpieza y pintado de los buques durante su estancia en puerto, y con la intención de que el mantenimiento de

los sistemas sea mínimo (máxima fiabilidad) y fácil de realizar (máxima mantenibilidad).

También es fácil deducir que si conseguimos disminuir drásticamente la dotación, los servicios a bordo podrán ser menores y se podrá mejorar la habitabilidad, caballo de batalla de tanta actualidad.

En esta línea siempre he pensado que la conversión de los jefes de escuadrilla en comandantes de escuadrilla habría dejado huérfanos a los buques de una atención en la faceta logística, al menos de forma teórica, o, lo que es casi lo mismo, en mentalidad; el diálogo con propiedad fuerza-autoridad logística, con propuestas concretas y colaboración decidida, estimio, y es mi experiencia, es muy necesario para la mejor operatividad de los buques.

Por otra parte, seguir con comandantes de escuadrilla tal como ahora están regulados conlleva el disponer de alojamientos para ellos y sus planas mayores en los buques, lo cual vuelve a incidir en su desplazamiento, debiendo tener en cuenta además lo que siempre lleva consigo el dotar a los buques de otros elementos para darles capacidad de mando.

Podría pensarse entonces en jefes de escuadrilla que compartirían misiones y doctrina operativas con funciones logísticas, ejerciendo el mando operativo en la mar de agrupaciones de buques desde una fragata clase *Álvaro de Bazán* u otro buque que pueda ser insignia.

Estos criterios deben llevarnos a la construcción y explotación de unos buques aseguibles para la Armada.

El número

Los que ya tenemos un cierto número de años de servicio recordamos muy bien aquellas series de nueve buques en los que muchos hemos estado destinados.

El fijar un número de escoltas total limitado (¿y bajo?) no parece lógico en unos tiempos de evolución y de reconsideración de nuestra organización de apoyo con posible desafectación de establecimientos que la Armada ha tratado de mantener con una lógica inercia, lo cual nos debe permitir equilibrar un presupuesto con mayor componente naval.

Así pues me inclino por volver a una serie de nueve unidades para tener capacidad de formar tres grupos de combate, más o menos modestos, uno alrededor del portaaviones y otros dos alrededor de una o dos fragatas clase *Álvaro de Bazán* cada uno, contando, claro está, con las fragatas clase *Santa María*.

Cualquiera de estos grupos, dependiendo de la amenaza, sería capaz de apoyar una operación del Grupo Delta, concurrir a una fuerza conjunta OTAN o participar en ejercicios nacionales o multinacionales.

El estacionamiento

La lógica moderna indica que, en nuestra Armada y de ser posible, los buques se estacionan allí donde son construidos, manteniendo reunida toda la serie.

La existencia de una base permanente para un buque es, no descubro nada nuevo, fundamental para el bienestar de su dotación, primer parámetro que es necesario tener en cuenta.

La eficacia del apoyo es el otro factor a considerar, pero su peso específico puede disminuir si se consigue aumentar la fiabilidad y la mantenibilidad, factores que ya citaba antes como necesarios para poder disminuir la dotación, y disponer de unos buenos alojamientos (residencias) para las dotaciones.

El aprovisionamiento no es más complicado en una base que en otra, y hay medios rápidos y eficaces de traslado de piezas, pensando en un futuro servicio de repuestos central con su almacén, cuyo inventario debería de disminuir fulminantemente.

El mantenimiento de sistemas «únicos», pero con las características ya varias veces mencionadas, puede facilitarse con los grupos móviles de mantenimiento, siempre que consigamos unas dotaciones completas y bien instruidas, actual talón de Aquiles del mantenimiento.

Estimo que podría haber cierta libertad de estacionamiento diverso permanente para grupos de buques de la serie sin ser necesario duplicar las capacidades de apoyo.

La capacidad de los muelles es otro factor salvable a destacar, puede ser en el largo plazo que aquí se plantea, pero necesario tenerlo en cuenta en cualquier negociación actual o futura con el astillero que tengamos a nuestro lado.

Los requisitos

Las escasas y poco precisas ideas expuestas podrían constituir una base para redactar un requisito de misión e iniciar un estudio de previabilidad.

Estimo necesario recalcar que en la redacción de los requisitos es donde se encarece el buque, siendo imprescindible mantener los pies en el suelo, no volar hacia utopías y, en todo caso, pedir estudios comparativos de diversas soluciones tomando como principal parámetro de medida el coste del ciclo de vida.

En todo este aspecto creo que he dejado bien clara mi opinión de que nuestro próximo buque debe ser más bien modesto y no una evolución «a mayores» de las fragatas clase *Álvaro de Bazán*, pensando además que en ese futuro necesitaremos la versatilidad que da el número de unidades.

En los requisitos es muy importante tener en cuenta aquello que ya tenemos en uso y cuyo rendimiento hace rentable repetir, aquello que sabemos que ha sido una continua fuente de gasto y que es necesario no incluir, aquello en lo que podemos admitir un riesgo de desarrollo o modernización, y, por último, lo que vamos a tener que comprar «fuera», sopesando la línea europea y la línea americana, siendo lógico pensar que la estrategia de colaboración debe empezar «por nosotros mismos», es decir, que puede ser el tiempo de inclinarnos claramente a sistemas europeos.

La construcción

No parece lógico ni aconsejable salirnos del astillero creado por la Armada en su día y en sus propiedades, aunque en el momento actual ignoro la situación de las negociaciones sobre un futuro acuerdo; para construir sin un acuerdo marco que permita unas relaciones fluidas e institucionalizadas sería necesario plantearse la cuestión en profundidad.

Conclusión

Para relevo de las fragatas clase *Baleares* y la adecuación de nuestro número de escoltas a las necesidades, mi voto va por una serie larga de buques con capacidad antiaérea en área local, capacidad antisuperficie y una limitada capacidad antisubmarina, desplazamiento máximo de 4.000 t y dotación inferior a 100 personas.

Fácil, ¿no? No lo creo, pero me parece que hay que empezar.

