

¿UN FUTURO CON AVIONES DE COMBATE NO TRIPULADOS?

Carlos CÁRDENAS CRESPO



Not to have an adequate air force in the present state of the world is to compromise the foundations of national freedom and independence.

Winston Churchill, House of Commons, 14 March 1933.



UESTROS predecesores tuvieron la visión de la importancia de dotar a la Armada de un portaaviones y el acierto de pensar en el *Harrier* como su puño ofensivo. El *Harrier* embarcado ya tuvo un papel destacado en la Guerra de las Malvinas, pero también ha estado presente en todos los conflictos internacionales recientes, realizando un gran papel: en Irak y Afganistán con los *marines* y en Libia con la Armada italiana.

Aunque nuestros aviones no han llegado a participar en estos conflictos, nuestros *Harrier* —con el binomio del radar APG-65 y el misil AMRAAM para misiones aire-aire y, sobre todo, con el *Litening-pod* y las bombas de guiado láser y GPS para misiones aire-suelo— son una excelente plataforma, lista para actuar en cualquier escenario, y contribuyen de manera notable a la capacidad de disuasión de la Armada y a su capacidad de proyección.

Existe, sin embargo, cierto debate en cuanto a la posibilidad de que la aviación de combate, en el futuro, pueda ser no tripulada. Estas pueden ser algunas pruebas:

En el *Boletín Informativo* del primer semestre de 2011 de la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» aparece un interesante reportaje titulado «UAV en la Armada española», en el que se describe la historia de los aviones no tripulados (UAV) y sus bondades, incluyendo una comparación entre las



Operaciones aéreas en el portaaviones *Príncipe de Asturias*. (Foto: C. Cárdenas Crespo).

aeronaves no tripuladas y las tripuladas, comparación en la que estas últimas salen mal paradas.

El 27 de enero de 2012 apareció en *El Mundo Digital* un artículo titulado «La era de los aviones no tripulados». Si nos fijamos solo en el titular y en una lectura superficial del artículo, podemos quedarnos con la idea equivocada de que los aviones de combate no tripulados (UCAV) fuesen a sustituir a los tripulados, pero lo que realmente nos dice es que Estados Unidos incrementará el gasto en la producción y desarrollo de los UCAV en el 30 por 100, sin dejar de lado el programa del *F-35*.

El 31 de enero de 2012, durante la visita del Curso de Altos Estudios Militares de la Defensa a la FLOAN, uno de los alumnos preguntó al final de la proyección de una película sobre el Arma Aérea sobre la relevancia de los UAV y cuál podría ser su papel en el futuro como aviación embarcada. Esta pregunta, teniendo en cuenta que entre los alumnos había altos cargos militares, diputados y senadores que forman parte de la Comisión de Defensa, no era irrelevante.

Estas circunstancias parecen indicar que es mucha la gente que podría pensar que sería más interesante esforzarse en proyectos de UAV, dejando de lado los de las aeronaves convencionales.

Para misiones de vigilancia, de inteligencia, de reconocimiento..., en las que el empleo de armamento no debe ser necesario, los UAV tienen ya un papel muy relevante y, con los avances tecnológicos, su empleo se irá generalizando. Más discutible es el papel que podrán tener en el futuro los UCAV, ya que tienen ventajas que son evidentes, entre otras, permiten realizar las misiones sin arriesgar la vida de los pilotos, son más baratos y pueden llevar más carga que un avión similar tripulado.

Pero tienen también inconvenientes:

Complejidad de coordinación del espacio aéreo: por ejemplo, durante la primera Guerra del Golfo, entre el 17 de enero y el 2 de marzo de 1991, los aviones de la coalición realizaron 112.000 misiones. Esta cifra sirve para hacernos una idea de la complejidad que puede suponer tener que realizar una operación de esta entidad con aviones no tripulados.

Problemas de control: como buen gallego, les planteo su importancia con una pregunta, ¿se subirían tranquilamente en un avión comercial que volase sin pilotos? Hoy en día la tecnología de los pilotos automáticos de los aviones comerciales permitiría hacerlo y, sin embargo, ninguna compañía se plantea prescindir de los pilotos porque, como todos sabemos, la tecnología puede fallar y el piloto debe estar ahí por si esto ocurre. Incluso con cierta categoría de aproximación ILS, que permite tomar en aeropuertos con 0/0 (con cero metros de visibilidad y cero pies de techo de nubes), en el momento de la toma, el piloto debe estar a los mandos.

Si con los aviones comerciales, donde un accidente catastrófico puede traer consigo la muerte de 200 o 300 personas, no se contempla que los aviones puedan volar sin piloto a bordo, ¿nos podemos plantear que el armamento que lleva un avión de combate, con capacidad de matar a miles de personas, pueda lanzarse desde un avión no tripulado?

Teniendo en cuenta los fallos que puede tener un UCAV y que la SA (*situation awareness*) o conciencia situacional que tiene un piloto a bordo del avión siempre será mayor que la que tiene el piloto del UCAV, que puede estar a miles de kilómetros, si queremos evitar los daños colaterales, las víctimas civiles, no se debería asumir ese riesgo.

Otra prueba de la dificultad del manejo de los UCAV es el índice de pérdidas, que no hace muchos años era muy alto: al iniciarse la campaña de Afganistán entre el 2001 y el 2002 la USAF perdió seis de los 12 *Predator* y los dos *Global Hawk* desplegados. Sin llegar a esos porcentajes, siguen produciéndose pérdidas: en diciembre de 2011 hemos podido leer en los periódicos, o ver en las televisiones una noticia en la que contaban que los Estados Unidos habían perdido un UCAV en el espacio aéreo iraní, y en febrero de 2012 otra noticia anunciaba que nueve civiles morían en Pakistán por el ataque de un avión no tripulado.

Sin llegar al escepticismo del ingeniero militar Julius Frontinus que, en el año 70 d. C., le decía al emperador Vespasiano: «Ignoraré todas las ideas de nuevos proyectos de máquinas de guerra, puesto que hemos llegado al límite de su desarrollo y no veo, por lo tanto, posibilidad de mejorarlas»; pero sin estar de acuerdo con aquellos que predicen que en los conflictos del futuro los aviones serán controlados a distancia, considero que el avión de combate tripulado seguirá jugando un papel fundamental en los conflictos de los próximos años. El tiempo lo dirá, ya que, como dijo el escritor francés Jacques Anatole, «El futuro está oculto detrás de los hombres que lo hacen».



BIBLIOGRAFÍA

- CURTO AGULLÓ, David: «UAV en la Armada española». *Boletín Informativo*, núm. 30 del primer semestre de 2011 de la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño».
- HEROLD, Marc W.: *The problem with the Predator*.
<http://cursor.org/stories/dronesyndrome.htm>. 12 de enero de 2003.
- DUNNIGAN, James F., y BAY, Austin: *Fron Shield to Storm*. Iuniverse Inc, 2001.
- BERNABÉ, Mónica: «Estados Unidos justifica que el avión no tripulado derribado en Irán se le había perdido». *El Mundo Digital*, 4 de diciembre de 2011.
- PARDO, Pablo: «La era de los aviones no tripulados». *El Mundo Digital*, 27 de enero de 2012.
- «Al menos 9 muertos por bombardeo de un avión no tripulado de Estados Unidos en Pakistán». Agencia EFE. *El Periodista Digital*, 8 de febrero de 2012.