

# SOBRE LA POSIBILIDAD DEL EMPLEO DEL AWACS EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

Juan DEL POZO BERENGUER



## Introducción



ACE ya unos meses, el almirante Giampaolo Di Paola, *chairman* del Comité Militar de la OTAN, realizó unas declaraciones de enorme relevancia en referencia a la situación marítima en el Índico en general y a la Operación ATALANTA en particular, no solo por el hecho de venir de él, que debería ser suficiente, sino por las reflexiones que se desprenden de ellas. Por primera vez se hace mención al empleo del omnipresente AWACS en la lucha contra la piratería en el Índico. Dicho así tan simple y fríamente parece el alegato de un pesado obsesionado con este avión y semejantes. Pero si el almirante Di Paola hace esta sugerencia en calidad de presidente del Comité Militar, hay que tomárselo muy en serio; este órgano no hace recomendaciones de forma tan gratuita y carentes de peso. No es como si fuera la sugerencia de, no sé..., el teniente de navío Juan Del Pozo, por poner un ejemplo.

## Desarrollo

Es bien sabido que la Alianza Atlántica posee un escuadrón de 17 AWACS E-3A en Geilenkirchen, Alemania, que además es la única fuerza militar de la que es dueña, si me permiten la expresión. Tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Tal como se ha reseñado en multitud de ocasiones, su empleo está sujeto al visto bueno unánime de los 28 miembros de la Alianza, como con

todo lo demás, por lo que su utilización en Somalia no parece que vaya a ser una tarea fácil, a pesar de la insistencia de las unidades de la OTAN que actualmente operan en el Índico. Muchos recordarán las dificultades que supuso para el Comité Militar autorizar el uso de un AWACS en Afganistán en apoyo de la ISAF. Las negociaciones se prolongaron durante algo más de un año, lo que invita a pensar que, habiendo comenzado a debatir la cesión de una de estas aeronaves para la lucha contra la piratería a principios del 2010, aún debe de quedar algún tiempo para que se llegue a una decisión final. Teniendo en cuenta la celeridad con que cuestiones como estas son resueltas en la Alianza, no quiero ni imaginarme lo que se va a tardar en el seno de la Unión Europea (UE), en el marco de su Operación ATALANTA.

Y efectivamente doy por hecho que en la UE el debate se abrirá, puesto que el propio contralmirante Peter Hudson, que estuvo al mando de la operación, mostró su apoyo al envío de aeronaves de estas características a la zona, al margen de los aviones de patrulla marítima, que se han de mantener e incluso incrementar. Lo que desconozco es si sus sucesores insistieron en este asunto o, de nuevo, fue un simple alegato de un almirante norteamericano contaminado por el empeño de sus Fuerzas Armadas de disponer de unidades AEW en todas y cada una de sus operaciones.

Por el momento solo ha trascendido el elevado coste que esto supondría, puesto que la presencia de solo uno con carácter permanente en Afganistán no está resultando particularmente barata; mantener una aeronave que ha de operar siempre desde tierra tiene importantes inconvenientes, y más aún en el caso de una unidad valiosa como la que nos ocupa y cuya base está localizada en las mismas entrañas de Afganistán. El propio almirante Di Paola ha puesto sobre la mesa una posible solución de compromiso consistente en que las fuerzas de la OTAN que operan en Afganistán y en el Índico compartan el mismo AWACS.

Pero como he mencionado antes, no hay por el momento indicación de que la UE esté sentando las bases para seguir los pasos que está llevando a cabo la OTAN en la lucha contra la piratería en este particular aspecto (¡ojo, en este aspecto!). A lo mejor porque ya que el propio Di Paola ha dejado caer que la información obtenida por el AWACS podrá ser compartida con las unidades de la Operación ATALANTA, ¿para qué molestarse la UE con este asunto? Un comentario malévolo, ya lo sé. Pero es que las ideas innovadoras siempre se les ocurren a los mismos...

Coincidiendo con las declaraciones de Di Paola, el Supreme Allied Commander Europe (SACEUR), el almirante Jim Stravidis (irónica coincidencia que haya otro almirante en escena), ha sugerido no solo el envío de un AWACS a la zona, sino un mayor empleo de satélites para el seguimiento de la operación.

Sin embargo, las declaraciones de ambos representantes parecen omitir un elemento que esperaba escuchar durante ambas entrevistas: el despliegue de

*UAV*. Particularmente porque, aun siendo yo muy optimista por el papel que harían los *AWACS* en esta particular situación, aún tienen que demostrar que valen para ello. No es que yo lo dude; simplemente me gustaría que los demás se convencieran de ello. No es ningún secreto que el *E-3* tiene ciertas complicaciones a la hora de detectar barcos y realizar un seguimiento, al menos tan fiable como el que puede llevar a cabo un *MPA*. Al fin y al cabo, el radar *AN/APY-2* del *E-3* no ha sido diseñado para detectar aviones a muy baja cota (¿sorprendidos?), y mucho menos barcos. Este es el motivo por el que a toda tripulación de *AWACS* le tranquiliza que en la zona haya siempre un *Hawkeye* o un *Searchwater* para cubrirles ese hueco que irremediablemente dejan. Supongo que este dato coge de sorpresa a mucha gente pero, efectivamente, el siempre vigilante *AWACS* tiene importantes limitaciones de cara a la detección de determinados blancos, motivo por el que nace el *Searchwater* y el *AN/APA-145* (última versión) del *E-2*, cuyo fuerte es precisamente la detección a baja cota. También es cierto que posee otra serie de virtudes dignas de su reputación. Quizá algún día podamos explayarnos en este terreno. Son conocidos los casos de barcos bajo seguimiento de un *AWACS* que han registrado velocidades superiores a 80 nudos (quién sabe si *Navantia* está detrás de algún prodigioso diseño...). Y aún por encima, los *AWACS* de la OTAN no disfrutan, por el momento, de oficiales navales para poder aportar su grano de arena en este campo, al igual que en guerra antiaérea, dos campos en los que tienen mucho que decir.

Pero, irónicamente, los *UAV* sí han sido empleados en el Índico con un éxito más que aparente. El hecho de que nadie lo supiera inicialmente fue porque su empleo fue mantenido en secreto hasta algunos meses después. Todos recordarán el caso del capitán Phillips que fue hecho prisionero por los piratas y que posteriormente fue liberado por las Fuerzas Armadas norteamericanas. Pues bien, el seguimiento del propio capitán y la información que se empleó para su rescate fueron proporcionadas por el *Scan Eagle*, un *UAV* de la casa Boeing y que fue operado desde el *USS Bainbridge*.

¡Este éxito dio lugar a un estudio y posterior exhibición del empleo de *UAV* en este campo junto con... un *AWACS*! Las pruebas se llevaron a cabo en Fort Huachuca el 2 de agosto de 2010, en el marco de los ejercicios Empire Challenge. Esta ha sido la primera vez que un *AWACS* de la OTAN ha demostrado que es posible controlar sin restricciones (bueno, con alguna de pequeña entidad) un *UAV* desde una de estas unidades como si de un caza se tratara. Sin duda un binomio difícil de superar: extender las capacidades de un *AWACS* a los alcances de cualquier barco y a eso sumarle el propio radio de acción de un *UAV*... A lo mejor el *chairman* del Comité Militar y SACEUR no lo han sacado a relucir en sus propias declaraciones por temor a que alguien pueda hacer la terrible pregunta: «¿entonces, para qué valen los barcos?».



*Galicia* durante su despliegue en Operación ATALANTA. (Foto: [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)).

En otras circunstancias entendería el temor a tal sugerencia, pero se da la circunstancia de que las marinas de guerra, a las que pertenecen ambos, disfrutan no del AWACS pero sí de unidades AEW de similares e incluso mejores prestaciones que el propio *E-3* y, para sorpresa de muchos, no necesitan ni una base en tierra ni tienen que limitarse a desplegar una sola aeronave. El *E-3* de la USN está presente por triplicado en todos sus portaaviones y el *E-101 Merlin-AEW* opera desde cualquiera de los buques anfibios italianos. Y si tenemos en cuenta que la Armada ha tenido al *Galicia* desplegado en aguas del Índico, no es de extrañar que Italia al menos siga el mismo camino y despliegue con uno de sus anfibios con *Merlin-AEW* embarcado.

En cualquier caso, parece que por el momento tendremos que conformarnos con un despliegue generoso del *UAV Reaper* por parte de Estados Unidos desde el aeropuerto de Mahe, en las Seychelles, tal como anunció el portavoz del Mando norteamericano en África, Vince Crowley. La aportación no es poca cosa; hablamos de un *UAV* capaz de mantenerse en vuelo 30 horas con una velocidad media de 440 km/h y con capacidad de ir armado con Hellfire, aunque la USN no va a armarlos para esta operación en ningún caso. Pero,

como todo, tener los ojos puesto a distancia en un blanco y disponer de un equipo de unas once personas (dependiendo de la configuración) capaz de hacer una evaluación *in situ* de una determinada situación táctica es una gran diferencia. Por eso se está especulando con la posibilidad de que no solo el AWACS, sino cualquier otra plataforma AEW, pueda entrar con fuerza en el mundo de los UAV con la eficacia que demostró durante el Empire Challenge.

La situación en el golfo de Adén no es algo nuevo, ni algo que veremos por última vez si es que se consigue erradicar con los esfuerzos de la Alianza Atlántica y la UE. Simplemente es un asunto que recientemente ha saltado a la palestra por una progresiva escalada que empezaba a alcanzar niveles desproporcionados. Pero hay otros lugares en el mundo donde en la actualidad tienen lugar estas fechorías y donde eventualmente tendremos que hacer acto de presencia manteniendo niveles altos de eficacia y bajos de coste. Por el momento, el uso de MPA ha resultado ser un éxito (a pesar de que no todos los países que han aportado estos medios lo hayan hecho con un nivel de coordinación entre ellos particularmente eficaz), como también lo han sido las ocasiones en que los UAV han tomado parte en las labores de vigilancia.

## Conclusión

La OTAN acierta a la hora de contemplar el envío de AWACS en particular, aeronaves AEW en general, como un complemento magnífico para que desde estas mismas plataformas se puedan, eventualmente, dirigir a los UAV y poner al servicio de los barcos desplegados la información obtenida por ellos mismos y los UAV, y debidamente evaluada por sus tripulaciones. Me atrevería incluso a afirmar que este nuevo rol del AWACS animaría a los países que no disponen de aeronaves similares y a la propia OTAN a considerar su adquisición en un caso, y la inclusión de tripulaciones navales en el otro. Estados Unidos, Francia, Italia e Inglaterra han aprendido esa lección hace ya mucho tiempo.

La situación en el golfo de Adén es muy susceptible de reproducirse a igual escala en otros puntos del planeta, con mayor presencia de piratas y mayor radio de acción. Y en estas circunstancias, hay que contar con las aeronaves adecuadas para cubrir las necesidades de vigilancia más allá de la simple vigilancia visual que proporcionan los helicópteros, o en algún caso asistidas por un radar que ni siquiera ha sido diseñado ni preparado para esta labor que empieza a ocupar nuestro tiempo. Habrá que estar atentos a los resultados que se obtienen una vez que, por fin, entre en escena en los próximos meses un AWACS de la OTAN y demuestre a los escépticos lo que son capaces de hacer los AEW. ¿Quién sabe si de nuevo estamos ante el resurgir del concepto AEW? No es que los sabios de la materia lo pusieran en duda alguna vez...



Evacuación sanitaria con *Super Puma* del Ejército del Aire desde el *Contramaestre Casado*. (Foto: J. Emilio Regodón).