

# CON LA QUE ESTÁ CAYENDO... ¿HARRIER? ¿PARA QUÉ?

Carlos CÁRDENAS CRESPO



*They didn't know that it was impossible, so they did it.*

Anónimo



ESTE año celebramos el centenario de la Aviación Naval, 100 años desde que las aeronaves forman parte de la Armada, cien años de historia apasionante en la que se hicieron cosas increíbles gracias al empuje y entusiasmo de unos pocos, desde los primeros pasos, en los que brilló con luz propia el capitán de corbeta Cardona, auténtico impulsor del nacimiento y asentamiento de la aviación naval, hasta la creación de la Flotilla de Aeronaves, con el almirante «Ninín» Suanzes como principal protagonista. Y detrás de estos carismáticos líderes, el trabajo anónimo de otros que, muchas veces dejando su vida en el camino, han hecho posible que la FLOAN sea lo que es actualmente.

Cuando hace unos años nos golpeó la crisis, los más optimistas pensábamos que era algo que habría que capear para volver a la normalidad pero, con el paso del tiempo, nos hemos dado cuenta de que nos tenemos que acostumbrar a trabajar en un escenario de restricciones económicas, y esto no parece que vaya a cambiar en un futuro cercano. Como no puede ser de otra forma, han venido los recortes, y con ellos las especulaciones, y con estas la posibilidad de dar de baja a la Novena Escuadrilla, esa «tan cara y que tan poco ha hecho...».

## Aclaraciones

- Al igual que a los aficionados al fútbol —nos gusta hacer de entrenadores y opinar de cómo o quién debería jugar en un equipo—, en la Armada a muchos nos complace opinar sobre cómo podríamos resol-



(Fotografía facilitada por el autor).

ver algunos problemas, y cuando hablamos de restricciones económicas y de reducción de unidades en la Armada, hay más de uno que se pregunta «con la que está cayendo... ¿Harrier? ¿Para qué?». Estas líneas van dirigidas a esos que, desde el desconocimiento, plantean esos interrogantes. Creo que mi experiencia de años destinado en la Novena Escuadrilla o en puestos relacionados con ella me legitiman para hacerlo; además, también creo que se lo debemos a los que en estos años de historia han luchado por alcanzar el objetivo al que hemos llegado.

- No me dirijo a los que les toca tomar decisiones de ese nivel, puesto que tengo la esperanza de que la baja de la Novena Escuadrilla no es una opción a considerar, y si lo fuese, desde mi posición mi visión es muy limitada y probablemente se me escapen cosas que a un nivel más alto sí se adviertan.
- Más de uno podrá pensar que, como piloto, he escrito estas líneas más impulsado por el corazón que por la cabeza pero, como expuse en el punto anterior, no digo que no podríamos llegar a una situación en la que fuese necesario tomar una decisión tan drástica como la que plan-

teo. Lo que me gustaría es que, si se llegase a tomar, en «el otro lado de la balanza» se haya tenido en cuenta lo que cuento.

Dicho esto, creo que los que cuestionan la necesidad de mantener los *Harrier* en la Armada deberían analizar cuatro aspectos: material (¿es todavía buen avión?), personal (¿están listos para actuar si fuese necesario?), financiero (¿su sostenimiento no es excesivamente caro?), operativo (¿qué aportan a la Armada?). Sin entrar en muchos detalles, voy a responder a estas preguntas.

### **¿Es todavía un buen avión?**

El *Harrier*, pese a ser un avión que se dejó de fabricar en 2004, en contra de lo que muchos puedan pensar, no está obsoleto ni mucho menos y, hoy en día, sigue siendo una de las mejores plataformas del mundo.

Aunque es verdad que ya no se construye, la Armada —junto con los Marines (USMC) y la Marina italiana (ITN)— forma parte del programa conjunto (JPO) del *Harrier*, y los USMC y la ITN sí utilizan el avión en operaciones reales y, para hacerlo con garantías, continúan incorporándole todo tipo de mejoras, gracias a lo cual el *Harrier* sigue siendo un avión excelente. La Armada, como socia del programa, lo ha ido también actualizando y optimizando, y podemos decir que, con su sistema de combate, es un buen avión para misiones aire/aire y una de las mejores plataformas para misiones aire/suelo que existen actualmente.

Debido al gran papel que sigue realizando en los conflictos en los que participa y también a los retrasos en el Programa del *F-35B* (que relevará a los *AV-8B* de los USMC y la ITN), los USMC seguirán utilizando el *Harrier* probablemente hasta 2025, lo que garantiza a los socios de la JPO su permanencia en primera línea, al menos hasta ese año.

### **¿Estarían listos para actuar si fuese necesario?**

Los pilotos de la Novena, pese a no haber tenido la oportunidad de demostrarlo en misiones reales, con su adiestramiento diario evidencian que están preparados para actuar cuando sea necesario. Hoy en día, es fácil saber si esto es realmente así, y la prueba, en cuanto a las misiones aire/suelo, son los excelentes resultados de los tiros de bombas que realizan periódicamente en el polígono de tiro de las Bárdenas Reales y el gran papel que juegan en ejercicios internacionales, como los del curso TLP (*Tactical Leader Program*), en los que se simulan escenarios reales y, posteriormente, mediante sistemas de grabación pueden determinar con gran exactitud el éxito o el fracaso de la misión.



(Fotografía facilitada por el autor).

Otra muestra de que la Novena está preparada para actuar en cualquier conflicto es el intercambio de pilotos —los de la Armada volando en escuadrones de los USMC y estos en la Novena Escuadrilla—, lo cual demuestra que los de la Armada tienen el mismo nivel que los USMC que han participado en misiones reales. Esto se puede comprobar cuando coinciden en Rota los escuadrones que van o vuelven de participar en un conflicto real y comparten vuelos con la Novena Escuadrilla.

### **Su sostenimiento ¿no es excesivamente caro?**

Como ocurre con todo el material militar en general y con el aeronáutico militar en particular, este es caro, pero que la Armada forme parte de la JPO no solo ha permitido mantener el *AV-8B* como un avión de primera línea, sino que también ha facilitado su sostenimiento, agilizándolo y reduciendo costes, ya que las unidades de la Novena tienen un trato preferente y son consideradas como las de cualquier escuadrón de los USMC.

Todo un equipo de ingenieros, de especialistas en contratos y en el avión, trabaja para mantener la flota de *Harrier* de los tres países a punto, lo que

permite compartir gastos y reducir costes de forma notable. Esto marca la diferencia con los otros programas, tipo FMS (*Foreign Military Sales*), en los que la Armada adquiere material o servicios en el mercado americano y en los que recibe el trato de «cliente», no de «socio», como ocurre con la JPO.

Tampoco podemos olvidar que, al igual que la construcción de buques permite dar trabajo a Navantia, la Novena Escuadrilla se lo proporciona a empresas como Airbus, Indra, Expal o ITP, por citar algunas.

### ¿Qué aportan a la Armada?

Es innegable que desde el 8 de noviembre de 1972 en que el piloto de pruebas John Farley, a bordo del *Dédalo*, hizo aquella exhibición con un *Harrier*, que supuso el chispazo para que el Gobierno aprobase la compra de las primeras unidades, el escenario ha cambiado mucho, y hay que reconocer que la necesidad de entonces de disponer de un avión que defendiese a la Flota de la amenaza aérea no es la misma que la actual, en que la Armada cuenta con las modernas fragatas *F-100*. Pero el protagonismo del *Harrier* en la capacidad expedicionaria o, sobre todo, de proyección de la fuerza naval no es igual, sino que ha aumentado de forma considerable debido a la notable evolución que ha tenido el avión desde aquel *AV-8S* al moderno *AV-8B+*.

Además, habría que añadir que estos últimos aportan algo que no es medible, pero que sin duda es muy importante para mantener la paz: el poder disuasorio de disponer de un portaaviones con una escuadrilla de *AV-8B*. Como dijo el presidente Theodore Roosevelt: *A big Navy is not a provocation to war. It is the surest guaranty of peace* («Una Armada potente no es una provocación a la guerra. Es la mejor garantía de paz»).

Continuando con el símil del fútbol, al igual que en un equipo como el Celta un jugador de la calidad de Yago Aspas puede marcar la diferencia entre la lucha por no descender o aspirar a jugar en Europa, en nuestra Armada la capacidad añadida que le dan sus aviones de combate es lo que la distingue de otras marinas de tamaño medio.

Gracias a Dios, vivimos un largo período de paz y la Armada lleva muchos años sin participar en acciones de guerra. Esto sin duda es algo para celebrar, pero no por ello deberíamos olvidar que la historia se repite y llegará el día en que nuestra principal aportación a las operaciones no se centre en tratar de impedir el tráfico ilegal de seres humanos en el Mediterráneo o proteger pesqueros contra la piratería en el Índico, y entonces, sí tendremos que disponer del material adecuado y del personal adiestrado para cumplir con la obligación de combatir en defensa de los intereses de España y de los españoles.

Finalizo con la esperanza de que aquellos que opinan que el cierre de la Novena Escuadrilla sería una buena opción para la Armada tengan la oportunidad de leer estas líneas y, de esta forma, sepan que renunciar a la Novena

TEMAS PROFESIONALES



Toma en la cubierta del *Juan Carlos I* de un *Harrier*. (Foto: Armada española).

supondría carecer de una de las mejores plataformas para reforzar la capacidad de proyección de la Armada, a la que se le ha sacado el máximo rendimiento y que ha costado muchos años alcanzar. Además, recordar que el hecho de que hasta ahora, al igual que otros medios de la Armada, no haya tenido oportunidad de demostrar sus capacidades en operaciones reales no garantiza que en un futuro no vayan a ser necesarias.

