

PODER NAVAL

UN ESTUDIO DE LA ARMADA BRITANICA

¿OTRO ALMIRANTE FISHER?

No es usual en la historia naval encontrar grandes almirantes y son menos aún aquellos que han ganado relieve mundial en las contiendas directivas de tiempo de paz y no en medio del fragor de la batalla. Una de estas figuras fue John Fisher, el que por su mentalidad dogmática y espíritu ejecutivo, introdujo a la Armada Real Británica en los adelantos que permitía el avance técnico del siglo veinte y arrastró con ello a las Armadas del mundo en la era de los acorazados de grandes cañones. Su paralelo contemporáneo es Sergei Georgievich Gorshkov, actual Comandante en Jefe de la Armada Soviética, cargo que ocupa desde 1956, cuando tan sólo tenía 46 años de edad. De todos los almirantes de nuestra época, él ha sido el promotor de una innovación trascendental en los sistemas de armas al cambiar el cañón y el torpedo por los misiles tácticos, y otorgándoles más importancia a los submarinos que a los grandes portaaviones.

Gracias a la labor del almirante Gorshkov los soviéticos han logrado convertirse en la actualidad en la Segunda Potencia Naval del mundo. Cuando se hizo cargo del mando, la Armada de la Unión Soviética sólo podía exhibir su opaca participación en la Segunda Guerra Mundial, ya que no poseía ni la sombra del prestigio, poder y gravitación política del Ejército Rojo. Su tediosa tarea fue

dar protección al frente marítimo y apoyo al flanco marítimo del dispositivo estratégico terrestre del Ejército Rojo durante el desarrollo del conflicto. Cuando el almirante Gorshkov entregue el mando en el futuro, hará entrega a su país de una moderna flota, que sólo tiene por rival en capacidad operativa, cantidad y calidad de sus unidades, a la Armada de los Estados Unidos.

Sus buques y submarinos, que hasta no hace mucho sólo operaban en aguas restringidas como un nadador nervioso y asustado de las profundidades, hoy en día cubren todos los océanos del orbe, constantemente en el Atlántico, Pacífico y Mediterráneo y regularmente en el Océano Indico. Según se dice en círculos navales, en 1962 el almirante Gorshkov ordenó a la Flota soviética "hacerse a la mar y permanecer en ella".

Probablemente no fueron ésas sus palabras exactas, pero la fecha en sí es importante, porque correspondió al año de la crisis de los cohetes en Cuba. En aquella época, la Armada de la URSS., con muy pocos buques de guerra de alta mar, sin medios adecuados de reaprovisionamiento en la mar y con sus submarinos operando por primera vez a través del Atlántico, no tenía cómo enfrentar el bloqueo americano. Los buques mercantes que llevaban los misiles a Cuba tuvieron que devolverse y los americanos ganaron la victoria más espectacular de la guerra fría; el mundo estuvo al borde de la guerra y Khrushchev, que en una oportunidad se había expresado

desdeñosamente de la Armada rusa, calificándola de "traga-metales", fue derribado del poder en menos de dos años.

A partir de ese momento, el almirante Gorshkov inició efectivamente su ofensiva de convencimiento y lo hizo en la mejor forma posible. Bastaría tan sólo imaginarse los efectos que logró con la sola mención del bloqueo de Cuba en los debates sobre los gastos de defensa rusos ante la oposición de los generales de Ejército y Aviación y los científicos nucleares y balísticos de Moscú para valorar su esfuerzo. No existe un cálculo exacto sobre la proporción de gastos de defensa que los rusos asignan a su Armada; estimativamente se calculan entre un 20 y un 25 %, o sea un poco menor que el porcentaje americano y británico, que fluctúa entre un 25 y un 30 %. Pero ahora que están lanzando un submarino nuclear cada cuatro o cinco semanas, es evidente que tiene que ser muy superior al que tuviera hace diez años. Puede decirse que el almirante Gorshkov explotó hábilmente los problemas del bloqueo cubano y consiguió que los políticos del Kremlin, apegados en su mayoría a los conceptos terrestres, pensarán en el mar sin fronteras en un momento que no había cortapisas para las fuerzas terrestres y aéreas soviéticas y cuando se estaban derrochando grandes sumas de dinero en misiles nucleares o estratégicos. En resumen, ésta ha sido una hazaña extraordinaria.

EL MAR ABIERTO

Sin lugar a dudas, la idea del almirante Gorshkov fue conseguir la paridad nuclear con Estados Unidos, pero adicionalmente se preocupó de que se ampliara la gama de opciones políticas que se abrirían a la Unión Soviética, mediante el despliegue de su poder marítimo. Fue así como empujó —o mejor dicho arrastró— a los demás líderes rusos hacia la estrategia marítima clásica, de respuesta graduada y flexible y demostró a los vacilantes que ejerciendo supremacía en el mar, sólo es posible servir a la política permaneciendo en él. En el curso de tal demostración, creó una imponente fuerza de submarinos para operar en el Atlántico y el Pacífico y rompió el virtual monopolio de los americanos en el Mediterráneo. A medida que los compro-

misos e intereses británicos al Este de Suez declinaban, extendió además la influencia naval de Rusia al Océano Indico.

Hasta el momento, la política naval rusa ha consistido en impedir o limitar el poder de otras naciones, para hacer cuanto desean en el mar. El almirante Gorshkov, no en vano ha estudiado detenidamente la historia naval británica y la forma en que está estructurando la flota rusa actual sugiere pensar que se ha dado cuenta en forma cabal de que a una Armada puede emplearse positivamente con fines políticos. Si no fuera así, por lo menos, ha creado una Armada capaz de mantenerse en el mar, mientras las doctrinas políticas y la ayuda militar y económica difunden su influencia en la Tierra.

Esto significaba para el almirante Gorshkov que no solamente debía hacer que la Armada rusa llegara al mar, sino que debía asegurarse que tuviera los buques y submarinos apropiados y las armas idóneas, para verdaderamente hacer sentir su peso en todas las diversas formas que la confrontación bélica y los conflictos marítimos pueden asumir, desde la más simple, el tradicional disparo por la proa, a la más compleja, el lanzamiento de un misil balístico. No podía terminar con la tradición rusa de la defensa costera y por eso —tal vez contra su mejor juicio— ha mantenido una flota muy grande de buques pequeños: lanchas patrulleras rápidas de las clases "Osa" y "Komar" (armadas con misiles de corto alcance); buques de escolta costera (incluyendo la nueva clase "Grisha"); barreminas y cazaminas.

Si bien el almirante Gorshkov mantuvo una vieja tradición, también creó otra nueva para la Armada rusa, la de la guerra submarina. Anteriormente, sólo tenía pequeños submarinos de patrulla costera (*) de los cuales todavía operan algunos por allí, pero ahora, Rusia tiene

(*) A través de este estudio se usarán los siguientes adjetivos para hacer distinción entre tres grandes clases de submarinos: 1) "Misil", para submarinos usualmente a propulsión nuclear, que están armados con misiles nucleares estratégicos; 2) "Ataque", para submarinos a propulsión nuclear contruidos para atacar buques de superficie; 3) "Patrulla", para submarinos con motores diesel-eléctricos que tienen que aflorar o usar sus snorkels para recargar baterías.

una flota impresionante de submarinos oceánicos, más de cuatrocientos en total, y casi una cuarta parte de ellos son a propulsión nuclear. A medida que los submarinos de patrulla más antiguos son enviados al desguace, los están reemplazando por submarinos de ataque, aunque no estrictamente en la misma cantidad. No es necesario recalcar la capacidad de esta flota submarina para realizar un bloqueo de Europa Occidental. Los profesionales navales estiman que la posibilidad de que esto llegue a ocasionar el aislamiento europeo es remoto (en base a que evidentemente implica el riesgo de escalada nuclear); sin embargo no dejan de considerar como probable la posibilidad de que intenten interferir el flujo americano de refuerzos a través del Atlántico, en un período de aguda tensión entre las potencias de la OTAN y las del Pacto de Varsovia.

Parte de la fuerza submarina rusa está armada con misiles nucleares. Inicialmente, éstos eran misiles de "cruceiro" de mediano alcance, pero sólo servían en forma provisional y no muy satisfactoria para un ataque nuclear, porque los submarinos tendrían que haber operado cerca de las costas americanas aflorando para disparar sus misiles, de modo que eran vulnerables al contraataque. Sin embargo, a comienzos de 1968, los rusos pusieron en servicio su propia versión del submarino Polaris, la clase "Yankee", y ahora que han probado recientemente un misil balístico lanzado desde submarino con un alcance de 4.000 millas, es evidente que están pisándoles los talones a los americanos para salir de la era del Polaris y entrar en la del Poseidón. Adicionalmente invierten grandes cantidades de dinero en la investigación oceanográfica, cuyo objetivo naval y no científico es descubrir en qué condiciones de temperatura, salinidad y presión, en diversas partes y profundidad de los océanos, puede escapar un submarino a la detección de sonar. No hay dudas que desean saber dónde pueden estacionar mejor a sus submarinos y a la inversa, conocer dónde podrían sus oponentes tratar de estacionar los propios.

Hasta qué punto los rusos entrenan a sus submarinos de ataque en el complicado arte de detectar, traquear y combatir a otros submarinos y en especial

hasta qué punto han desarrollado sonares y torpedos con cabeza buscadora para este fin, son temas que naturalmente mantienen muy en secreto. Las potencias navales occidentales creen que todavía están en ventaja en tácticas y técnicas de guerra A/S, más que nada porque los submarinos nucleares rusos son más ruidosos que los occidentales, pero sería insensato suponer que fueran unos farsantes, ya que en reiteradas oportunidades, al menos con sus submarinos diesel-eléctricos, han demostrado su capacidad de cazar en manadas no solamente en la superficie como los "U-boats" de la Segunda Guerra Mundial, sino también bajo la superficie. Además, al introducir porta-helicópteros como el "Moskva" y el "Leningrad" y al volar helicópteros desde otros tipos de buques de guerra, los rusos han demostrado que, tal como las potencias occidentales, se han dado cuenta cabal del positivo valor de los helicópteros (con sus sonares omnidireccionales, torpedos y bombas de profundidad) en la guerra antisubmarina. Aparentemente también desean contar con una cortina de helicópteros A/S para sus buques de superficie.

CONTRAFUERZA

Los submarinos Polaris no eran lo único que preocupaba a los rusos, sino que también debían encontrar alguna fórmula de solución para oponerse a las fuerzas de tareas americanas que operan concentradas alrededor de los portaaviones. El principal objeto de tales fuerzas de tarea, originalmente fue estar en condiciones de lanzar ataques nucleares, pero hoy día consiste en tratar de dominar, en tiempo de paz o de guerra, una determinada extensión en el mar. En respuesta, los rusos aumentaron a cerca de 850 sus aviones basados en tierra para exploración aero-marítima y ataques anti-buque; sin embargo estos aviones todavía están amarrados a sus bases en Rusia.

Para obviar la limitación anterior, los rusos se vieron obligados a recurrir a sus buques de superficie y submarinos en busca de alguna forma de hostigar a las flotas enemigas. Careciendo de toda forma de cobertura aérea en alta mar, tuvieron que armar algunos de sus buques (tales como los destructores "Kashin" y

los cruceros "Kynda" y "Kresta") con misiles superficie-aire. Esta actitud era simplemente defensiva, pero al mismo tiempo acrecentó la capacidad de la Armada rusa para operar muy lejos de sus propias costas.

Para darse cierto poder ofensivo, los rusos equiparon también muchos de sus destructores, cruceros y submarinos con misiles superficie-superficie con un alcance efectivo de 100 a 200 millas. Estos misiles pueden ser armados con conos de combate de alto poder explosivo o nucleares, que indudablemente pueden ser lanzados por salvas contra cualquier flota oponente. Este es otro ejemplo de la orientación que se ha dado al pensamiento táctico ruso. El problema surgido es que resulta difícil emplear eficazmente dichos misiles, a menos que un avión (o un helicóptero) pueda localizar el blanco, con precisión en distancia y demarcación, y ayude a corregir el rumbo del misil a mitad de vuelo si fuese necesario. En general son armas limitadas de dudosa efectividad en cualquier otra circunstancia que no sea ante una guerra naval generalizada.

NO SE QUEDARON ALLI

Si los rusos se hubieran contentado sólo con tal modalidad de acción, habría sido evidente que les interesaba realmente un conflicto total entre las potencias de la OTAN y del Pacto de Varsovia, pero siguieron adelante en forma tal, que demostraron estar preocupados no sólo por una guerra naval en gran escala en el Atlántico Norte, el Pacífico Nororiental y el Mediterráneo, sino que también ante las posibilidades de un conflicto naval de tipo limitado y localizado en otros mares.

Entre los muchos indicios en este sentido tenemos:

—El entrenamiento de 15.000 infantes de marina en guerra anfibia. Estos "Infantes de Marina Rojos" ¿estarán interesados solamente en el Báltico?

—La creación de flotas auxiliares compuestas por petroleros y buques de reabastecimiento.

—El notorio reemplazo de la propulsión diesel-eléctrica por propulsión nuclear en sus actuales submarinos en cons-

trucción y el de las turbinas a vapor por turbinas a gas en la construcción de sus nuevos buques de guerra.

—La gran importancia que se les da a los misiles superficie-aire y a la introducción de helicópteros A/S.

—La reciente aparición de las fragatas "Krivac" que son unidades para todo propósito, equipadas con cañones, morteros lanzadores de bombas de profundidad, rieles para el fondeo de minas, un sonar de profundidad variable, torpedos instalados en cubierta (probablemente para fines A/S), misiles de defensa área y, lo más importante de todo, equipados con una nueva generación de misiles superficie-superficie. Si la "Krivac" no es el equivalente de la fragata británica "Leander" ¿qué otra cosa puede ser?

—La fragata "Krivac" y otros cruceros rusos están equipados con misiles superficie-superficie con alcance dentro del horizonte, lo que significa entre 15 y 25 millas. La principal importancia de estos misiles es que pueden ser lanzados en base a informaciones recogidas por los propios radares del buque y que tienen conos de combate buscadores.

—Los submarinos de ataque clase "Charlie" por su parte están armados también con misiles con alcance dentro del horizonte y con torpedos. Tales misiles pueden ser lanzados desde debajo del agua con información recogida por los propios sensores del submarino y también están equipados con conos de combate buscadores.

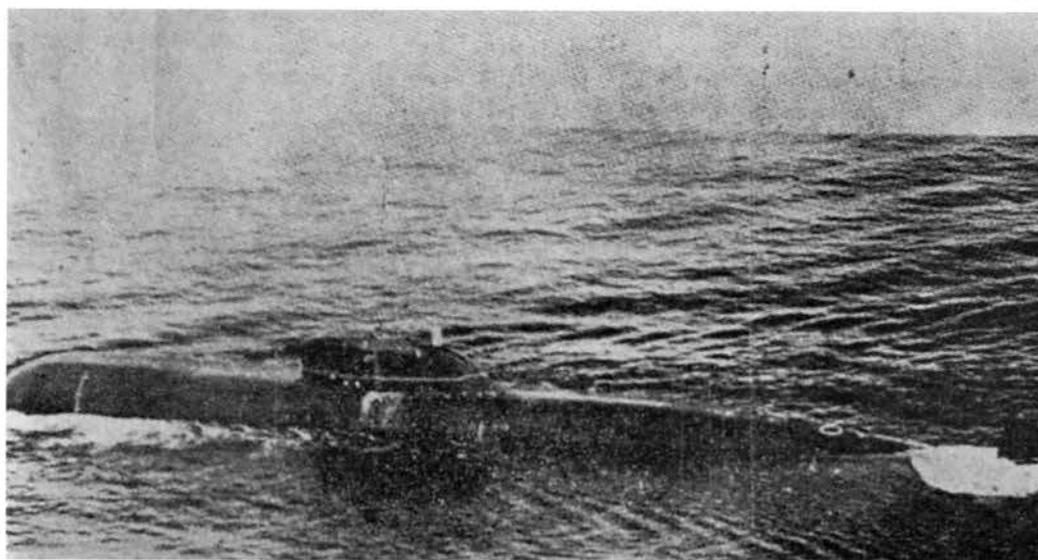
—Cruceros más antiguos, como los "Sverdlov" y otros más nuevos como los "Kresta II" están equipados ahora con una amplia gama de radares y equipos de radio que los capacitan para actuar como buques de mando y control.

Todos estos desarrollos demuestran que la Armada rusa, tal como las Armadas británica y estadounidense, está equipándose con una amplia variedad de posibilidades; sin embargo, todavía le falta algo: sus escuadrones navales no pueden llevar ningún avión consigo. No obstante, existen informes de procedencia americana, en el sentido de que los rusos estarían construyendo una especie de portaaviones con una larga cubierta de vuelo. De hecho, parece que están construi-

yendo lo que los británicos llaman "cruceiro de cubierta corrida" y los americanos denominan "buque de control del mar". El principal objetivo de tales unidades es llevar helicópteros A/S, pero también pueden llevar aviones de despegue vertical (V/STOL), jets tipo Harrier.

Resulta fácil deducir en consecuencia cuáles son los móviles que persiguen con la utilización de este nuevo tipo de buques y armas; sin embargo parece evidente reconocer que los rusos están siguiendo la línea evolutiva natural de toda nación que ha aprendido qué es el po-

der naval y cuáles son sus proyecciones de empleo. La esencia del poder naval reside en la capacidad que tiene para dominar una determinada extensión del mar —generalmente pequeña— para permitir el libre tráfico mercante y de guerra propios e impedir su libre tráfico a los oponentes. Actualmente, los rusos tienen o pronto tendrán una Armada absolutamente capacitada para satisfacer exactamente tal objeto, en cualquier océano del mundo, a menos que las Armadas de las potencias occidentales estén preparadas para enfrentar toda otra alternativa que los rusos decidieran jugar con sus propios medios.



Submarino clase "Charlie".



Fragata clase "Krivac".

LA NATURALEZA DEL RIESGO

Tanto en el mar como en tierra, la estrategia disuasiva de las potencias occidentales debe ser tal, que las soluciones militares parezcan a los rusos menos convenientes que las pacíficas, en el caso de una disputa internacional. Atendiendo por otra parte al hecho que en condiciones de paridad nuclear, los rusos estimarán la inconveniencia de recurrir en primera instancia a las armas nucleares, las potencias occidentales no tienen otra alternativa que no sea adoptar una estrategia de respuesta flexible. Por tal razón no necesitan como antes tener más gente y mayor cantidad de armas que los rusos en cualquier nivel de confrontación marítima, pero se requiere estar en condiciones de desplegar y administrar sus fuerzas navales de tal manera, que los rusos adviertan que hay cierto riesgo de escalada que no estarían dispuestos a afrontar, para conseguir los objetivos políticos o económicos que tengan en vista.

No obstante lo anterior, las potencias occidentales laboran con muchas desventajas a saber: Primero: operan como una alianza y no como un imperio monolítico; sus intereses y su forma de evaluar cualquier desafío de los rusos pueden ser y de hecho son divergentes. Segundo: toda demostración de su solidez política y militar, eventualmente, depende de la voluntad y capacidad de los EE.UU. para enviar refuerzos a Europa Occidental, lo que implica por supuesto, el uso de las rutas atlánticas. Tercero: los países de Europa Occidental dependen en mucho mayor grado del flujo del comercio exterior marítimo que las potencias del Pacto de Varsovia (especialmente en cuanto al petróleo) y en el mar, sus buques mercantes están más expuestos a los azares de la guerra que los rusos. Cuarto: la presión marítima destinada a interrumpir el comercio puede aplicarse prácticamente en cualquier parte de los océanos del mundo; pero, desde el punto de vista puramente formal, las fuerzas navales de la alianza de la OTAN no estarían capacitadas para actuar en conjunto al sur del Trópico de Cáncer; la realidad es que en su calidad de fuerzas de una alianza, en oposición a fuerzas nacionales, sólo operarían en el Atlántico Norte y en el Mediterráneo y al respecto, uno de los conceptos más antiguos apli-

cados tanto en conflictos políticos como bélicos ha sido el de ejercer presión donde el oponente es más débil y no donde es más poderoso. Quinto: podría ocurrir que la Armada rusa evitara aplicar presión directamente, haciéndolo por intermedio de uno de sus aliados. Es interesante a este respecto recordar que durante la guerra indo-pakistana de 1971, fuerzas navales, tanto rusas como americanas, entraron en la Bahía de Bengala. Es indudable suponer que en aquellos conflictos locales confusos en los cuales las fuerzas navales de las superpotencias pueden mantenerse en stand by, pero sin hallarse directamente comprometidas, los peligros de una escalada son mayores.

Debido al hecho que tanto las potencias del Pacto de Varsovia como las de la OTAN se dan cuenta del peligro que significa una escalada nuclear en los límites extremos de una guerra convencional, es probable que todo desafío marítimo resuelto por las potencias occidentales, sea inicialmente originado como problema local de bajo nivel. Sin embargo, derivado del hecho de que el mar está abierto a todos y no tiene fronteras, es más probable por lo menos en forma teórica, que se origine un desafío a este nivel en el mar y no en tierra (donde por razón de la naturaleza misma de las cosas, las fronteras tienen que ser cruzadas y hay que apoderarse de territorios y amenazar a los centros de población).

En condiciones de paridad nuclear, también se puede considerar una guerra limitada en el mar, sin que la lucha se extienda al extremo de involucrar fuerzas terrestres. Ello puede parecer poco probable, pero no imposible, especialmente para quienes recuerdan la "sitzkrieg" en el invierno de 1939-1940, cuando prácticamente no se hizo un disparo ni se lanzó una bomba en tierra; sin embargo los aliados perdieron más de 600.000 toneladas de buques mercantes atacados por submarinos. Al estar implicados buques de superficie y submarinos y no centros de población, son mayores las probabilidades de que se empleen armas nucleares tácticas en el mar (como cargas de profundidad, conos de combate de misiles, etc.) que en tierra. (Esto no favorece tanto a la OTAN, como podría parecer a primera vista, por cuanto los rusos pueden equipar sus torpedos y misiles con conos de combate nucleares).

Por lo tanto, nadie puede dar por descontados los riesgos que significa este tipo de conflictos en el mar, o negar la capacidad soviética de desafiar a las potencias occidentales en el plano marítimo, aunque sólo sea en forma limitada y local. Ahora, si se permite que el equilibrio marítimo se incline a favor de los rusos, nadie podrá negar que se sentirían más tentados de probar fortuna como que en tales circunstancias habría más probabilidades de que el conflicto se extendiera hasta alcanzar la acción terrestre.

PREGUNTAS DIFÍCILES

Como solución naval lógica se debe tratar de localizar y controlar cualquier tipo de confrontación. Indudablemente, en tal caso, las fuerzas navales tendrán que operar bajo reglas muy estrictas, establecidas por los políticos previo a entrar en batalla. Sin embargo, tal juego de disuasión se perdería rápidamente si el desafío no fuera enfrentado con una respuesta apropiada: si se fondean minas, deben ser barridas; si los buques mercantes son hostilizados deben ser escoltados y así sucesivamente.

Actuando en conjunto, las potencias occidentales pueden enfrentar a los rusos en el mar, pero ello plantea tres interrogantes difíciles para cada miembro de la alianza occidental. Primero, ¿tendrían que asumir algunas de esas potencias una responsabilidad marítima mayor que las otras? Segundo, ¿se especializarían algunas de ellas en ciertos aspectos de la guerra naval contribuyendo individualmente a la estrategia de la alianza? Tercero, al decidir la composición de sus flotas, ¿deberían dar más importancia a enfrentar la amenaza de guerra a nivel extremo en el Atlántico Norte y el Mediterráneo (lo que significaría más submarinos de ataque y más aviones basados en tierra) o preocuparse solamente de hacer frente a amenazas pequeñas, posiblemente indirectas en otra parte? (lo que significaría mantener una buena cantidad de fragatas a flote).

Para Estados Unidos la respuesta es clara. En su calidad de superpotencia rival de Rusia, no tiene otra alternativa que la de mantener todo tipo de armas en su inventario naval y seguir haciendo

la mayor contribución naval posible a la alianza. Para la mayor parte del resto de las potencias de la OTAN su respuesta es simplemente realizar una contribución local y especializada, a saber: Holanda con sus fragatas, Bélgica con sus cazaminas, Italia operando en el Mediterráneo y Alemania Occidental en los accesos del Báltico, pero ¿cómo responderá a tales interrogantes la tercera potencia naval del mundo, Gran Bretaña, con sus limitados recursos?

SEGUIR CON LA TAREA

La respuesta que dan los miembros de la Armada Real es tan sencilla como los uniformes que usan. Gran Bretaña, dicen, debe continuar aportando una mayor contribución a la alianza de la OTAN que cualquiera otra nación de Europa Occidental. Debe mantener también, agregan, una flota completa y balanceada —con la sola excepción de sus grandes portaaviones— que después de terminado el decenio del setenta, los reemplazarán por cruceros de cubierta corrida. Según ellos, Gran Bretaña debe tener: submarinos de ataque como también lanzamisiles; portahelicópteros de algún tipo para guerra submarina; comandos anfibia; una buena cantidad de fragatas y un número algo menor de destructores portamisiles guiados; algunos cazaminas y un poderoso respaldo de petroleros y de buques de abastecimiento de la flota para mantener a los buques de guerra en patrullas prolongadas.

Esa flota, agregan, debe ser capaz de operar lejos de las aguas de Europa, aunque hasta cierto punto se admite que no es mucho más lo que Gran Bretaña puede ofrecer fuera de la custodia de Hong Kong al este de Singapur. Adicionalmente sus buques de guerra deben estar diseñados y equipados para que puedan permanecer en patrulla ininterrumpida por varios meses lejos de sus puertos de origen y ser capaces de operar en todos los niveles de enfrentamiento de la guerra naval, desde los menores a los más críticos. Al pensar en misiles, por ejemplo, la Armada Real nunca olvida al cañón y al instalar aire acondicionado en sus buques está pensando no sólo en el confort de sus tripulaciones en aguas tropicales sino además en proporcionar-

les una adecuada protección contra la contaminación nuclear. En resumen, la política naval británica mira más allá de los accesos occidentales, tanto a través del Atlántico hasta Norfolk, Virginia, (donde SACLANT de la OTAN tiene su Comandancia en Jefe) como alrededor de El Cabo hasta la entrada del Golfo de Persia (desde donde Europa Occidental importa gran cantidad de petróleo). Con esta decisión de tener una flota de todo uso, con buques de múltiple propósito, Gran Bretaña ha escogido un camino muy ambicioso. Si hubiera suficiente dinero disponible, es indudable que podría ser mucho más ambicioso todavía, pero la serena estimación profesional recomienda que para cumplir con sus compromisos actuales con las potencias de la OTAN, CENTO, OTASO y Australia-Nueva Zelanda en el Lejano Oriente y cuidar sus intereses nacionales, en sus dependencias de ultramar y de protección pesquera, Gran Bretaña debería tener más de ochenta fragatas y destructores (en lugar de las setenta y tantas actuales) y construir veinte submarinos de ataque (en lugar de los dieciséis o algo así que indican los promedios de construcción vigentes). Sin embargo cuando consideran los crecientes costos de defensa, los mismos analistas agregan que a Gran Bretaña le costará mucho mantener el potencial de combate de su Armada y más aún aumentarlo.

Al sostener la doctrina de una flota balanceada, podría decirse que Gran Bretaña estaría apegada a su tradición inalterable, pero ¿qué otra cosa puede hacer sino escoger deliberadamente convertirse en una potencia naval de tercera categoría?

De todos los países de Europa Occidental es el que más depende del comercio transportado por mar; su historia le ha dado una clara conciencia de que la protección de su navegación —y por ende su bienestar económico e incluso su supervivencia— no puede limitarse a una zona arbitrariamente definida, cercana a sus propias tierras, sino que debe extenderse hasta el origen de sus fuentes de aprovisionamiento desde lejanos puertos.

En una era de superpotencias y de armas supernucleares, Gran Bretaña puede proteger sus intereses solamente dentro de la estructura de una alianza.

Esa alianza a su vez espera que mantenga una Armada poderosa. Sería un desatino político, en cuanto a su relación con EE.UU. y con los países de la Comunidad Económica Europea, que se marginara de la liga naval. Con toda certeza puede decirse que, dado el hecho que Gran Bretaña jamás podrá olvidar su calidad de potencia marítima, nunca podrá refugiarse en la neutralidad y, a medida que los rusos hacen avanzar sus buques de guerra a los mares abiertos del mundo, los países de Europa Occidental no pueden dejar de reconocer que su comercio por mar necesita de protección que le dan las potencias marítimas. Estas, por supuesto, incluyen a Estados Unidos y Gran Bretaña, pero también a Francia. Esta última despliega sus buques de guerra mucho más allá del Atlántico Occidental y del Mediterráneo; sin embargo tiene una flota antigua y en la mejor de las suposiciones no tiene planes previsibles que pudieran llegar a ser superiores a los dos tercios del tamaño de la Armada Real. En asuntos navales, como en muchos otros, Francia es el aliado más lógico de Gran Bretaña en Europa Occidental y no es de extrañar que la composición de su flota sea similar a la de Gran Bretaña.

En la misma forma como la Armada Real insiste y Europa Occidental espera, Gran Bretaña debe mantener su capacidad completa y por tal razón entonces su Armada tendrá que seguir manteniendo sus buques y armas al día, como asimismo, seguir preocupándose, como se discutirá más adelante, en el énfasis que deberá dar a sus próximas unidades. ¿Submarinos en mayor proporción que fragatas? o ¿helicópteros, en mayor cantidad que destructores portamisiles guiados?

Particularmente, la Armada Real tendrá que encontrar algún medio para reemplazar el poder de ataque ofensivo de los aviones operados desde portaaviones. Sus planes ya han sido trazados y parte del dinero ya ha sido asignado; por fin se ha dado término al problema respecto a sus portaaviones; hoy la Armada Real está pensando en el futuro, en vez de lamentarse por el pasado. Sin embargo, al hacerlo se da cuenta con intranquilidad que éste es un proceso que jamás se detiene.

El diseño de un buque de guerra moderno demora entre cinco y siete años en perfeccionarse y una vez que el buque o submarino es construido tiene que permanecer en servicio entre 20 y 25 años e incluso bastante más en algunos casos. El desarrollo de las armas navales modernas demora 10 años y es tal el ritmo del cambio tecnológico que empiezan a parecer anticuadas tan sólo con 10 años de servicio. Es por esta razón que se puede predecir que buques construidos en la presente década, todavía estarán a flote y operando en el año 2.000, seguramente después de haber sido reequipados con una nueva generación de armas a mediados de su vida.

A medida que pasan los años, los buques más anticuados irán siendo relegados a servicios más livianos en la segunda división —como siempre se ha hecho en todas las Armadas del mundo— pero, a menos que toda su estrategia cambie, Gran Bretaña tendrá que mantener su lugar en la primera división, nunca a la cabeza nuevamente, pero jamás es de esperar, a la zaga. De esta forma ocurre que los planificadores navales están obligados a predecir las tendencias en la guerra naval no solamente en el actual decenio, sino también en el siguiente. En la Armada Real al igual que en las armadas de los Estados Unidos y de Rusia, el año 1993 ya está tomado en cuenta en las estimaciones de 1973.

HACIA UNA MISMA SOLUCION

Los problemas de la guerra en el mar son tan antiguos e inalterables como el propio mar. Ellos consisten en localizar blancos móviles, tanto de noche como de día o en buenas o malas condiciones de tiempo. Lo anterior exige obtener demarcaciones y distancias exactas respecto a los blancos en movimiento y luego atacarlos con sistemas de armas con un alto margen de posibilidad de impacto y dotadas de la suficiente capacidad destructiva para ponerlos fuera de acción.

Durante siglos la guerra en el mar se desarrolló con formaciones de buques maniobrando a la vista y alcance entre sí y atacándose con artillería en un prolongado encuentro. A partir del siglo XX, el avance tecnológico incorporó los submarinos diesel-eléctricos do-

tados de torpedos y los aviones provistos de bombas. Hoy día la lucha por la supremacía de los mares está entrando en una nueva era, en la cual las tareas más importantes son: combatir al submarino balístico, que por ser a propulsión nuclear, puede permanecer sumergido durante largos períodos; otra grave amenaza la constituyen los misiles que pueden ser lanzados a diversas distancias desde aviones, buques de superficie o submarinos.

El principal problema a resolver para destruir un submarino no es precisamente poder determinar exactamente su situación y esto sólo se puede lograr mediante el sonido —ya sea en escucha (sonar pasivo) o transmitiendo una señal sonora y escuchando su eco (sonar activo). En este caso la lucha tecnológica se da entre la invención de mejores medios de detección por sonar y las constantes tentativas de hacer que los submarinos sean más silenciosos. Como problema secundario, pero no menos urgente, surge la necesidad de diseñar un sistema de armas que pueda alcanzar al submarino, ya que al estar sumergido posee la misma o mayor velocidad que la de un buque antisubmarino e incluso la de los más modernos torpedos buscadores.

Con los misiles surgen tres problemas: El primero, es detectar y atacar los buques, aviones o submarinos que los lanzan. El segundo es traquear los misiles durante el vuelo y derribarlos con otros misiles, acción que debe tomarse en segundos, porque los más perfeccionados se desplazan en sus trayectorias al doble de la velocidad del sonido. En ambos casos hay que depender en gran medida del radar, el que podría ser afectado por las contramedidas electrónicas. Además, en ambos casos, cualquier información obtenida por radar o sonar tiene que traducirse en una distancia y demarcaciones que, sólo mediante el empleo de un computador, puede hacerse con suficiente rapidez como la que el caso requiere. Asimismo a su vez, da origen a un tercer problema: un solo misil moderno que hace impacto en un buque puede que no lo hunda, pero probablemente dañará lo suficiente de sus sistemas de detección, de procesamiento de datos y de armas como para dejarlo

prácticamente inoperante como buque de combate. En el presente, en la mayoría de los casos el que verdaderamente importa es el primer impacto y no la progresiva acumulación de impactos sucesivos como en el pasado.

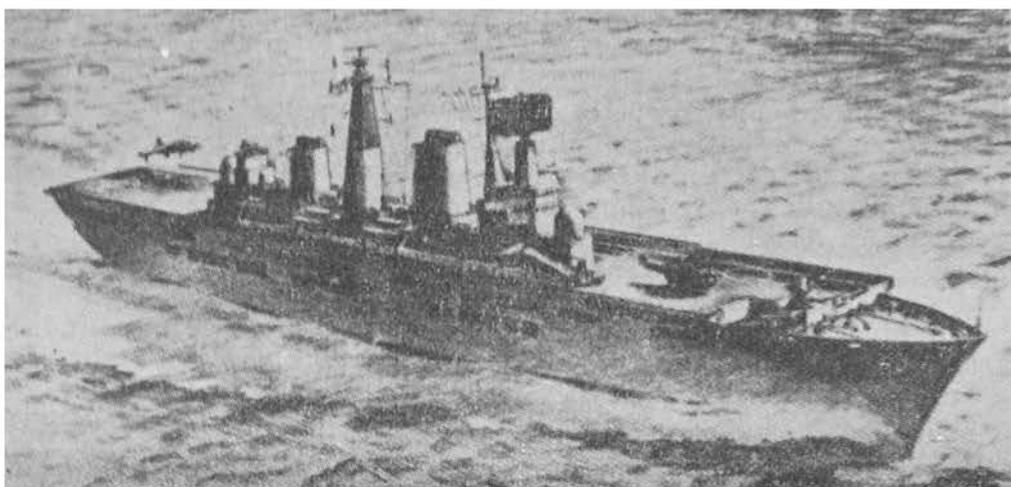
En consideración a lo antes expuesto, la guerra naval en sus niveles más críticos, si es que alguna vez se produce, se acercará a los límites extremos de la tecnología, más cerca probablemente de lo que ocurrirá en la guerra terrestre o aérea, simplemente porque un buque es mucho más grande que un tanque o un avión y puede llevar a bordo, por lo tanto, una mayor cantidad de aparatos electrónicos. Sin embargo, en una modalidad de guerra de tal naturaleza, algunos buques o submarinos pueden tener aparatos de radar y sonar capaces de detectar un blanco a una distancia superior al alcance de sus propias armas. En otros casos pueden estar equipados con armas de mayor alcance que el de sus sensores. En ciertos casos, determinadas unidades, con sus propios misiles antibalísticos de corto alcance, puede que necesiten del apoyo de otros buques con armas de defensa de mayor alcance. En otros casos, algunos buques de guerra pueden localizar un blanco con sus propios sensores mucho más allá del alcance de sus morteros lanza bombas de profundidad y entonces tendrán que monitorizar helicópteros, armados con torpedos buscadores para atacar el blanco. Por otra parte, un buque armado con un arma submarina de tan largo alcance como es el Ikara, tendrá que depender de la información proporcionada por el sonar arriado desde un helicóptero y no de la de sus propios sensores para atacar un submarino.

Lo anterior tiene dos efectos; el primero, es el que se produce cuando los buques están operando en conjunto, situación en la que necesitan de un medio expedito para transmitirse rápidamente la información relativa a sus respectivas situaciones y a sus contactos con fuerzas oponentes y esto se logra en mejor forma mediante un enlace automático de datos entre los computadores de los buques. Actualmente se están instalando estos sistemas en algunos buques de superficie de la Armada Real y finalmente es posible que se amplíe a los submarinos,

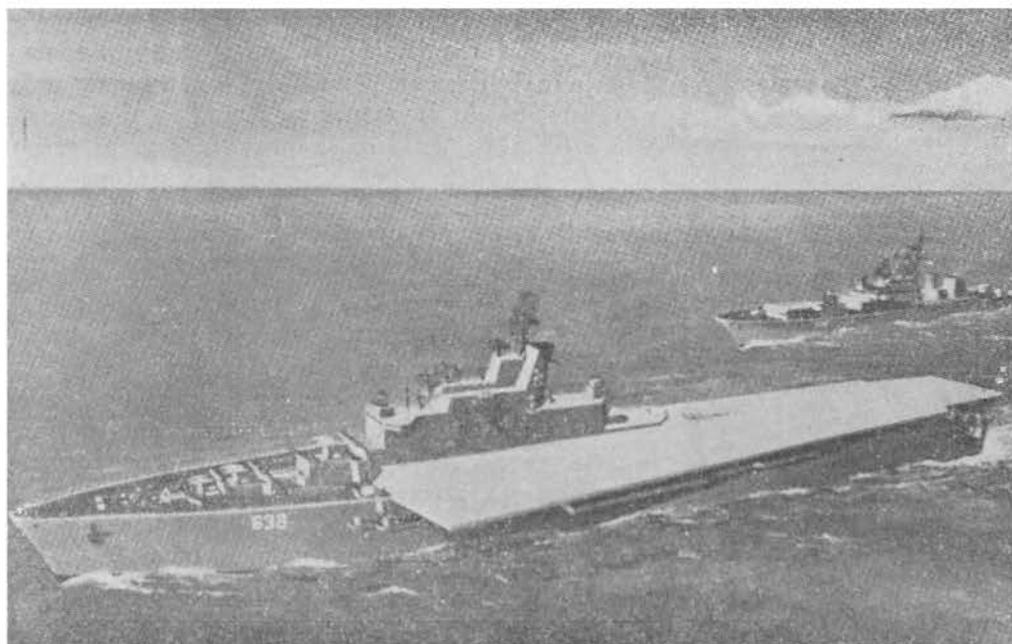
helicópteros y aviones que operan en combinación con ellos, en reemplazo de los enlaces radiales mucho más lentos empleados actualmente. El segundo efecto que hoy en día se aprecia como la única forma sensata es hacer uso de todas las múltiples capacidades de los sensores de armas mediante la agrupación de diferentes tipos de buques de guerra de tal modo que los submarinos y porta-helicópteros lleguen a ser parte de la escolta de un convoy, tal como lo son las fragatas en la actualidad.

Todas las grandes Armadas del mundo están avanzando hacia este concepto de operaciones en grupo y aparte del concepto táctico hay otra razón por la que así debe ser. En efecto, todos se dan cuenta que en cualquier enfrentamiento marítimo existe la forma de montar un despliegue de disuasión mucho antes que empiece el fuego, y sin lugar a dudas ésta bien puede ser la forma de impedir que se llegue a disparar. Por esta razón, los americanos, los rusos y los británicos dan tanta importancia a los buques de control y comando, que tienen la doble función de supervisar las operaciones de un grupo de buques y permanecer en contacto radial instantáneo con sus dirigentes políticos de Washington, Moscú y Londres.

Estas Armadas también están imitándose entre sí en otros aspectos. En primer lugar, todas están dando mayor importancia a las técnicas A/S y luego están gastando grandes sumas en el desarrollo de sistemas de armas con alcance dentro del horizonte (que pueden ser disparadas en base a informaciones reunidas por los propios sensores de los buques). Por ejemplo, a medida que los británicos están desactivando sus portaaviones, los rusos están abandonando los misiles de largo alcance que no pueden localizar sus blancos sin el concurso de aviones, pero de ninguna manera esta coincidencia en el pensamiento táctico es completa; los americanos seguirán operando por largos años sus portaaviones y los rusos continuarán empleando sus misiles de crucero de más largo alcance. Probablemente jamás se producirá una coincidencia total, porque uno de los objetivos de la guerra es presentar la mayor cantidad de dificultades posibles al enemigo. No obstante, es probable que



Concepto que tienen los británicos de su crucero de cubierta corrida...



y concepto que tienen los americanos del ruso.

persistan con esta tendencia de asemejarse cada vez más, tanto en sus tácticas como en su composición, porque la técnica impondrá ese proceder y porque la política los obligará a darse cuenta de que el Poder Naval tiene tanto que ver con presencia y por ende con disuasión, como con acción y por ende con batalla.

El ritmo de cambio tecnológico durante el último cuarto de siglo ha sido de tal naturaleza, que cuando se llegue al combate en el mar, el comandante ya no dirigirá el combate de su buque desde el puente como en la Segunda Guerra Mun-

dial, sino que lo hará desde una sala de operaciones llena de pantallas de radares, sonares y mesas de ploteo ubicadas bajo cubierta. Es por esta razón que la Armada Real ha roto su larga tradición de hacer que sus oficiales jóvenes se especialicen a comienzos de su carrera —en comunicaciones, radar, artillería o lo que sea— y en cambio los está haciendo pasar a todos por el curso "principal warfare officer", de modo que, antes que nada, tengan conocimientos completos de táctica. Todo esto forma parte de una Armada moderna.

ASI COMO VA

Jamás una Armada llega a ser absolutamente moderna, sino que es una mezcla de lo viejo y lo nuevo. Por el momento, la Armada Real tiene todavía un aspecto anticuado, no por que tenga un gran número de fragatas de todo propósito, que son y seguirán siendo el mejor caballo de batalla de cualquier Armada, sino porque sus buques actualmente en servicio fueron diseñados principalmente con el concepto de fuerza de tarea en mente.

Gran Bretaña todavía tiene un portaaviones, el "Ark Royal", que opera con aviones Buccaneer (ataque), Phantom

(intercepción) y Gannet (alarma aérea temprana) y helicópteros Sea King, pero a fines del decenio el "Ark Royal" estará fuera de servicio y para cualquier operación de portaaviones la OTAN tendrá que depender exclusivamente de los americanos. No viene al caso mencionar nuevamente todos los argumentos a favor o en contra del portaaviones, incluso la Armada Real ha dejado de hacerlo, pero reconociendo que el portaaviones es demasiado caro, está tratando de buscar junto con la Real Fuerza Aérea, la forma de utilizar aviones basados en tierra para tareas de ataque, interceptación y exploración sobre el mar. También está considerando seriamente la idea de llevar unos pocos aviones de despegue y aterrizaje corto/vertical a bordo de los cruceros de cubierta corrida.

La desaparición de los portaaviones deja al "Bristol", uno de los buques más nuevos de la Armada Real, en una posición algo incierta. Equipado con el arma A/S Ikara y el sistema de defensa de área anti-misil y anti-aéreo Sea Dart, recientemente desarrollado, pero sin llevar su helicóptero propio, el "Bristol" fue diseñado originalmente como un buque escolta para portaaviones. Iba a ser el primero de una serie, el Tipo 82, pero los demás fueron cancelados y aunque seguirá siendo un buque útil para desempeñarse como líder de un grupo, su tarea inmediata consistirá en tratar de probar y



Caballos de batalla: fragata (arriba) y destructor portamisiles guiados (abajo).



perfeccionar los dos nuevos sistemas de armas: Ikara y Sea Dart. Los dos cruceros "Tiger" y "Blake", armados con cañones de 6 pulgadas, también actuarán como buques de mando y control. Cada uno lleva un grupo de helicópteros Sea King, de modo que son uno de los pocos medios que la Armada Real posee actualmente para transportar a estos excelentes helicópteros A/S de largo alcance. No obstante lo anterior, son todavía muchos los oficiales navales que piensan que estos cruceros constituyen costosas aberraciones y estarían felices de verlos ir al desguace, cuando los cruceros de cubierta corrida con sus helicópteros Sea King entren en servicio.

SOLDADOS EN EL MAR

Este año, cuando se termine la reparación del "Hermes", la Armada Real tendrá dos buques comando para operaciones anfibias, éste y el "Bulwark", reforzados por dos buques de asalto, el "Fearless" y el "Intrepid". Sin embargo este último ha tomado ahora el lugar de las fragatas como buque de entrenamiento en Dartmouth, y el "Bulwark" es un buque demasiado viejo para seguir en servicio después de la década del setenta. La Infantería de Marina y la Armada tienen algunas ideas para entonces, pero en esta etapa nadie realmente hace predicciones exactas sobre el tipo de actividad en que Gran Bretaña recurrirá a las operaciones anfibias durante el próximo decenio.

Indudablemente, a los Infantes de Marina les agradecería que se construyera un cuarto crucero de cubierta corrida a comienzo de la década del ochenta, especialmente equipado para los comandos y sus helicópteros. Otra solución menos satisfactoria sería transformar uno de los buques transporte de carga para transportar personal en lugar de equipo y seleccionar buques de abastecimiento logístico con rampas para transportar el equipo pesado de los comandos.

Al final, la decisión dependerá del valor político que se atribuya a su capacidad anfibia dentro de la OTAN a fines de la década del setenta y siguientes. En la actualidad es altamente apreciada, porque constituye una forma de demos-

trar solidaridad política y militar con los aliados distantes de los flancos norte y sur de la OTAN.

Sin embargo la guerra anfibia absorbe una considerable cantidad de buques y una vez en tierra, cuando la fuerza naval se ha retirado, los comandantes de tropas anfibias se enfrentan con una enorme cantidad de dificultades logísticas. Adicionalmente, después del desembarco de los Infantes de Marina se producirá obviamente una fuerte presión para retirar los buques de apoyo, en primer lugar con el objeto de alejarlos del peligro y luego, para dejarlos en libertad de acción para cumplir otras tareas (en las que los buques serían empleados, por ejemplo, para operar helicópteros Sea King en un papel A/S). La Infantería de Marina seguirá existiendo en la década del ochenta, tal vez en forma menos destacada que ahora, pero siempre demostrando que cuando se trata de operaciones helitransportadas, nadie la aventaja.

LA TENUE LINEA GRIS

La Armada tiene ocho destructores portamisiles guiados de la clase "County", armados con los antiguos misiles antiaéreos "Sea Slug" y con los primeros helicópteros A/S "Wessex" embarcados, cantidad que aumentará en el próximo diseño cuando se construyan los nuevos destructores Tipo 42 armados con cañones automáticos de 4,5 pulgadas controlados por radar, misiles "Sea Dart" y el nuevo helicóptero "Lynx".

Cuenta asimismo con cerca de sesenta fragatas multipropósito, que con el correr de los años serán reemplazadas en parte por las nuevas fragatas Tipo 21 y Tipo 22. El resto lo constituyen las excelentes fragatas clase Leander, armadas actualmente con el antiguo cañón de 4,5 pulgadas no automático, antiguos misiles antiaéreos de corto alcance "Sea Cat", morteros portabombas de profundidad y un helicóptero A/S Wasp. Todavía se les aprecia mucho tiempo de vida restante, más aún cuando la última unidad de este tipo ha sido recientemente construida, de tal modo que el plan actual solamente considera reemplazarles eventualmente los helicópteros Wasp por Lynx y

los cañones de la primera serie de estas fragatas por misiles antisubmarinos Ikara e instalarles en las próximas generaciones, los misiles Exocet con alcance dentro del horizonte y de vuelo rasante sobre el mar en lugar de los cañones. Más adelante se presume que el resto de las fragatas "Leander" también serán equipadas con nuevas armas, pero todavía no se ha decidido cuáles, ya que eso dependerá en parte de la cantidad de nuevos buques Tipo 22 y Tipo 42 que sean construidos.

Los caza-minadores con casco de madera de la clase "Ton" están envejeciendo y su cantidad ya ha disminuido a 35 y se presume que se reducirán más aún cuando se construyan nuevos caza-minadores de plástico reforzado con vidrio, que indudablemente serán los mejores de su clase en el mundo. Lamentablemente, debido a su alto costo, es probable que Gran Bretaña no pueda llegar a tener más de media docena para 1980. El objetivo principal de estos caza-minadores es hacer frente a cualquier tentativa de bloqueo en los puertos nacionales mediante minaje, especialmente en el puerto base de submarinos Polaris. Sin embargo se cree que también tendrán que estar capacitados para actuar en aguas más distantes, si se hiciera algún intento por impedir el tráfico minando extensiones de aguas estrechas y poco profundas (como por ejemplo, la entrada al Golfo de Persia).

BAJO EL AGUA

Donde se presume que habrá un significativo refuerzo a su potencial de combate durante la presente década, será en los submarinos de ataque a propulsión nuclear; en cambio se aprecia que la cantidad de submarinos lanzamisiles Polaris seguirá igual durante este período. Actualmente, la Armada Real tiene 21 submarinos de patrulla diesel-eléctricos de la clase "Oberon" y "Porpoise" y 6 submarinos de ataque (el "Dreadnought" y 5 de la clase "Valiant"). Además, están en construcción 4 unidades de la nueva clase "Swiftsure", que navegan con mayor rapidez, mayor profundidad y en forma más silenciosa que los submarinos "Valiant". Por el momento, la intención es lanzar un nuevo submarino

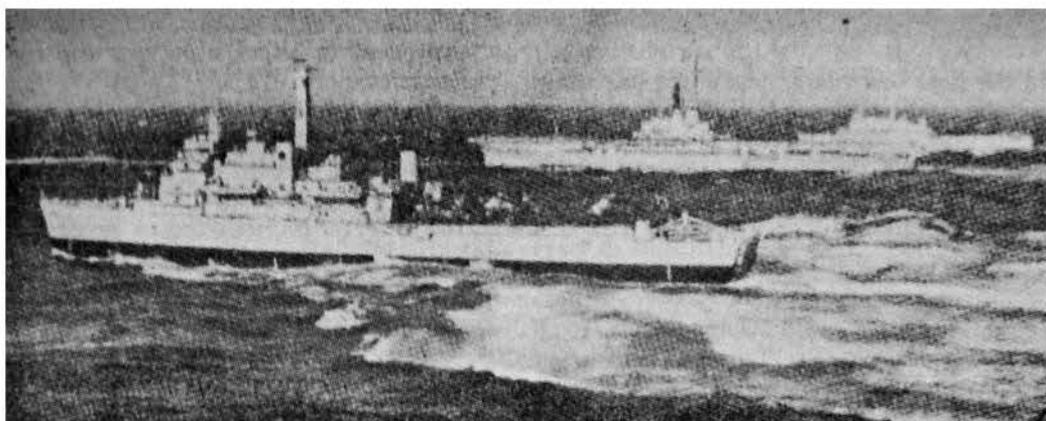
de ataque cada 15 ó 18 meses (aunque de hecho, si hubiera dinero, sería más económico reducir ese período entre 12 y 15 meses) lo que daría a Gran Bretaña una fuerza de alrededor de 16 submarinos de ataque a fines de la década. Originalmente, se pensó construir también un nuevo submarino diesel-eléctrico para fines de entrenamiento, pero mientras se pueda seguir construyendo estos submarinos de patrulla para la exportación, lo más probable es que la Armada Real nunca vuelva a tener un nuevo submarino diesel-eléctrico en servicio y/o eventualmente empleará los submarinos nucleares más antiguos y los simuladores para el entrenamiento.

NUEVOS BUQUES

En el transcurso del presente decenio también ingresarán a la Flota nuevos buques de superficie, entre los que se incluyen las fragatas Tipo 21 y Tipo 22 y los destructores Tipo 42. La fragata Tipo 21 diseñada por los astilleros Vosper Thornycroft y Yarrow es un buque relativamente barato, ligeramente armado con el nuevo cañón de 4,5 pulgadas, misiles Sea Cat y un helicóptero A/S que representa una etapa de transición entre las fragatas Leander y las Tipo 22; probablemente se construirán solamente las 8 unidades que están actualmente ordenadas.

En cambio se dará más importancia a la construcción de las fragatas Tipo 22 que estarán armadas con misiles superficie-superficie Exocet, misiles anti-misiles Sea Wolf, un helicóptero A/S Lynx y tubos lanza torpedos montados en cubierta (para atacar submarinos en lugar de morteros de bombas de profundidad). La primera de estas fragatas no entrará en servicio hasta fines de la década del setenta y nadie sabe cuántas se construirán finalmente. Si resultan buenas, lo que es muy probable, podrían ser 15 o más.

De la cantidad de fragatas Tipo 22 que se construyan dependerá en parte el número de destructores Tipo 42 que la Armada decida ordenar. Por el momento, hay 6 destructores Tipo 42 en construcción que serán equipados con el cañón de 4,5 pulgadas, misiles Sea Dart (para la defensa de área de un grupo de



Buques comando.

buques), un helicóptero Lynx y tubos lanzatorpedos A/S, estimándose problemático que lleguen a ser más de 8.

Otro nuevo buque que entrará en servicio será el crucero de cubierta corrida. El primero debe ser construido por Vickers en 1978 y la Armada espera tener 3 de estas unidades para comienzos de la década del ochenta. Serán buques caros, con un costo que se estima del orden del doble del valor de un submarino de ataque (que a su vez cuesta casi el doble de los veinte millones de libras o algo así gastados en la construcción de una fragata Tipo 22 y un destructor Tipo 42). Este tipo de nuevas unidades están siendo diseñadas como buques de mando y control, con una gran cantidad de equipos de telecomunicaciones y electrónicos; serán equipados con misiles Sea Dart y posiblemente con misiles superficie-superficie Exocet. No obstante, con sus cubiertas de vuelo que se extienden a lo largo de toda la eslora del buque, su propósito principal será actuar como buque portahelicópteros A/S. Cada uno podrá operar y atender alrededor de una docena de helicópteros Sea King, en el caso de ser empleado exclusivamente para tal propósito, lo que significaría que podría mantenerse una patrulla de dos helicópteros durante las 24 horas del día. Alternativamente, podrá llevar nueve Sea King y hasta 5 aviones Harrier. La Armada Real está extraordinariamente interesada en llevar a bordo de sus buques estos aviones de despegue y aterrizaje corto/vertical, pero reconoce que la tarea de llevar helicópteros es de primera prioridad.

MAS SEMEJANTES

Estos nuevos buques tendrán una cantidad de características en común. Primero: todos ellos serán propulsados por motores de turbinas a gas, en lugar de turbinas a vapor, lo que significará usar combustible mejor y más caro, pero reducirá el tiempo actual en que los buques tienen que pasarse en el muelle limpiando sus calderas, etc., decisión que indica que estaría llegando a su fin la era de la turbina a vapor en la Armada Real. Segundo: llevarán mucho menos tripulación que los buques más antiguos de similar tonelaje, como una medida destinada a compensar el creciente costo del potencial humano. Simultáneamente, se exigirá menos conocimientos técnicos a las tripulaciones para operar y mantener los equipos de estos nuevos buques de guerra. Tercero: se están diseñando los nuevos buques de tal manera de permitir que sean reparados mediante el sistema de reemplazo de sus componentes, lo que significa que mientras la tripulación espera diagnosticar y reparar fallas menores de los equipos del buque, las grandes reparaciones se efectuarán en los astilleros donde simplemente se sacará la pieza defectuosa para reemplazarla de inmediato por una nueva (en lugar de repararla a bordo del buque amarrado al muelle), situación que traerá consigo una gran reducción en el tiempo que a la fecha hay que pasar en dique y consecuentemente aumentar el tiempo disponible para el servicio en la mar. Por último, con la misma finalidad en vista, se espera que el diseño de los buques per-

mita que sea más fácil y rápido que antes, reequiparlos con nuevas armas, nuevos sensores y otros equipos. Esta es una esperanza utópica, pero no del todo desestimable.

DOS CORRIENTES DE PENSAMIENTO

Todavía se discute mucho hasta dónde debe avanzar la Armada Real en el diseño de buques y en general se han formado dos corrientes de pensamiento al respecto. La que podríamos definir como "Escuela Operativa", que es la que sostiene que la Armada deberá dedicarse por muchos años más a la idea de alcanzar buques multipropósito, que a su vez son lo suficientemente caros como para mantener su capacidad de acción en todas las gamas de confrontación bélica, agregando que el concepto de una fragata simple, realmente barata, no ha sido sino una quimera que la Armada ha perseguido sin éxito desde los tiempos de Nelson. La otra corriente, que podría llamarse la "Escuela Económica", aduce que el creciente costo del potencial humano y del equipo obligará a la Armada a optar finalmente por buques más pequeños y simples, dejando de lado aquellos de mayor tonelaje y más complejos. Ambas tendencias ven ciertas las perspectivas favorables en el desarrollo de aerodeslizadores oceánicos a partir de la década del noventa, pero difieren en cuanto a la forma en que dichos buques deberían ser equipados. ¿Un sistema de armas básico por buque o un despliegue de armas diferentes, como propicia la escuela operativa?

Ambas reconocen, sin embargo, que por muchos años los misiles de todos los tipos y los helicópteros dominarán la táctica y los buques de superficie tendrán un papel menor que desempeñar en el arte de la guerra antisubmarina, en comparación con el de los helicópteros y submarinos.

TIEMPO FUTURO

Al apartarnos de la situación actual de la Armada Real para atisbar en su futuro, no debemos olvidar que la guerra en el mar implica todo cuanto ocurre en su superficie, como también sobre y debajo

de ella, y lo que suceda en cualquiera de estos ámbitos estará estrechamente relacionado e influirá en lo que ocurra en los otros dos. Partiendo de la premisa que la situación táctica de la guerra terrestre, desde la aparición del avión puede describirse como semiesférica, la de la de guerra naval, desde la creación del submarino a propulsión nuclear, debe considerarse como esférica. Es por tal razón que se origina una importancia vital a las comunicaciones y a los enlaces automáticos de datos entre aviones, helicópteros, buques de superficie y submarinos.

SITUACION AEREA

El avión ha cambiado decisivamente la naturaleza de la guerra naval y le ha dado al marino un brazo más largo de exploración y vigilancia; ha aportado otra amenaza contra los buques de superficie: primero las bombas en un comienzo, ahora los misiles "Stand Off" y en tercer lugar ha obligado a las Armadas del mundo a tratar de librarse de la detección y el ataque, navegando sumergidos.

Actualmente, es prácticamente imposible que un buque de guerra y menos un grupo de ellos, se dirijan a cualquier parte sin ser detectados desde el aire, ya sea visualmente, o por medio de los equipos de radar que llevan los aviones. (Los que equipan los Nimrods británicos, por ejemplo, son tan sensitivos que pueden registrar el reflejo del tubo del snorkel de un submarino de patrulla que se asome sólo unos pocos pies sobre el agua). Otra forma de contar con vigilancia a larga distancia sería mediante el empleo de satélites orbitantes que envían señales de televisión a la Tierra, pero saldría sumamente caro y si bien los satélites podrían presentar un amplio cuadro estratégico de las fuerzas opositoras, no lograrían satisfacer los requisitos tácticos inmediatos de una flota. No obstante, tanto en el caso de la Armada Real como en otros casos, la importancia de los satélites para las comunicaciones de largo alcance e incluso para la navegación va progresivamente en aumento.

Gran Bretaña ha dedicado gran parte de sus recursos a la RAF y a sus Nimrods, dándoles a estos aviones una doble función de exploración y detección y de ata-

que a submarinos. Actualmente, la RAF tiene 38 Nimros y hay otros 8 en construcción. Unos pocos están basados en Singapur y su mayor cantidad en el Mediterráneo, pero la mayoría están basados en la patria para cubrir las rutas marítimas del Atlántico. Dado que estos aviones tienen dos tareas que desempeñar, indudablemente, la Armada Real y la Fuerza Aérea tienen razón en reclamar que deberían ser más. Pero, como siempre, el dinero es lo que falta.

También se necesitaría disponer de cierto tipo de alarma aérea temprana (AEW) a fin de extender el horizonte limitado de los radares basados en tierra (cuando se trata de la defensa de Gran Bretaña) y de los radares embarcados (cuando se trata de la defensa de los buques en la mar). Por el momento, los Gannets que operan desde el "Ark Royal" ayudan en esta última tarea, ¿pero que ocurrirá cuando el "Ark Royal" sea retirado del servicio?

En un intento por cumplir ambas tareas, la RAF ha equipado algunos de sus Shackletons más antiguos, básicamente con el mismo radar que el Gannet, pero tanto los radares como los Shackletons tendrán que ser reemplazados dentro de poco. Concibiendo que un sistema AEW pueda desempeñar ambas tareas, necesitaría una gran cantidad de costosos aviones basados en tierra y en tal caso podría surgir incluso un conflicto de prioridades entre la defensa aérea de Gran Bretaña y la defensa de sus comunicaciones marítimas.

Sin lugar a dudas, sería virtualmente imposible que un número limitado de aviones, operando desde tierra, pudiera mantener un patrullaje AEW constante para un escuadrón de buques en el mar y por tal razón es que la Armada, preocupada del cuadro táctico inmediato a corto alcance, cree que una mejor respuesta podría encontrarse en un sistema AEW embarcado, en el que las patrullas de exploración fueran efectuadas por Harriers lanzados desde los cruceros de cubierta corrida, complementados con radares transportados por helicópteros Sea King.

En circunstancias ideales, los aviones y helicópteros AEW basados en tierra y embarcados, serían considerados como elementos complementarios, pero en la

realidad, por causa de la limitación de fondos deben considerarse como competidores. Es por eso que si la Armada consigue alguna forma de AEW embarcada, tendrá que distraer algunos de sus helicópteros Sea King de su papel A/S.

La pérdida de los portaaviones significa además que la Armada tendrá que depender de los aviones basados en tierra de la RAF para interceptar la aviación enemiga (que puede vigilar, atacar con sus propios misiles y guiar misiles de largo alcance lanzados desde buques y submarinos) y atacar a los buques de guerra enemigos con misiles Martel por ejemplo. En Gran Bretaña, la RAF tiene un escuadrón de Phantoms de interceptación y un escuadrón de Buccaneers de ataque para estos papeles marítimos. Posteriormente, los Phantoms y Buccaneers, embarcados ahora en el "Ark Royal", reforzarán estos escuadrones. Además, todos los aviones de interceptación estacionados en el país tienen la doble tarea de proteger tanto a Gran Bretaña como a los buques en alta mar, contra los ataques aéreos. Nuevamente, podría surgir otro conflicto de prioridades operativas y tanto la Armada como la RAF están preocupadas por la cantidad de aviones de que disponen para cumplir estas tareas.

La Armada tiene también otras dudas: cree que es posible que las operaciones navales se efectúen fuera del alcance de los aviones basados en tierra (aunque estos sean reabastecidos de combustible en el aire) y que además existiría la posibilidad de que los aviones basados en tierra no fueran capaces de reaccionar con suficiente rapidez a causa de la distancia que tuvieran que volar. Esta argumentación se limita principalmente a las capacidades en el Atlántico, porque, fuera de las bases europeas, la Armada rusa ha carecido hasta la fecha de cobertura aérea. Por ejemplo, en el Océano Indico, la RAF podría proporcionar un apoyo aéreo a la Armada desde los aeródromos de Masirah y Gan que los rusos no estarían actualmente en condiciones de igualar.

Según la Armada es necesario reforzar la tarea de la RAF, embarcando Harriers en los nuevos cruceros, principalmente para fines de interpretación y exploración y sólo secundariamente para

atacar buques de guerra enemigos. Estima que los Harriers, equipados con un pequeño radar y el motor Pegasus II y conservando su estructura aérea, cumplirían bien la tarea. La RAF por su parte, que se da cuenta cabal del dinero que se gastaría en un avión de combate de múltiple papel, se muestra escéptica sobre las ventajas de llevar unos pocos Harriers a bordo de los cruceros de cubierta corrida y tiene dudas de su efectividad. Sin embargo se imagina y ello le preocupa, que una vez que la Armada haya llevado algunos Harriers al mar, esto exigiría en su oportunidad un jet de despegue vertical marítimo especializado, con una estructura aérea diferente y un motor más poderoso. En resumen, la RAF considera al Harrier marítimo y su posible sucesor como nuevos competidores ante la escasa disponibilidad de fondos.

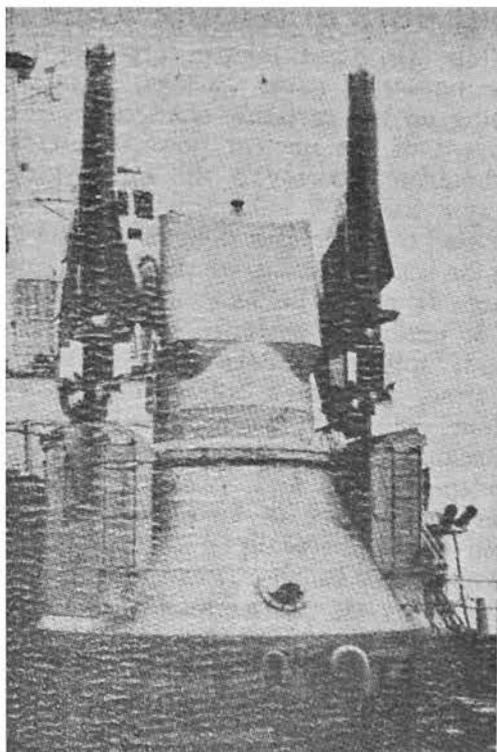
Tanto la RAF como la Armada Real fundamentan sus argumentos en términos de requisitos y capacidades operativas y el debate entre ambas tiene ciertos ecos de la lucha anterior, mucho más enconada que aquella sobre los portaaviones. Al igual que en esa ocasión, la controversia está relacionada principalmente con fondos y siendo así, solamente una decisión del Gabinete la resolvería, pero en vista de la tendencia de los políticos al compromiso, si es que la Armada obtiene algún Harrier, cabe preguntarse por cuanto tiempo serán puestos en servicio los cruceros de cubierta corrida y qué otros proyectos tendrá que postergar o abandonar para siempre.

EN LA SUPERFICIE

Por el resto de este siglo, los misiles constituirán la mayor amenaza contra la navegación y seguramente antes de que termine, habrán reemplazado completamente a los torpedos para atacar buques de superficie. No obstante, los cañones serán conservados en algunos buques para operaciones de bajo nivel y, posteriormente, la Armada armará algunos de sus helicópteros con un nuevo misil buscador de corto alcance, a fin de poder atacar lanchas patrulleras rápidas.

Los misiles tácticos pueden ser lanzados desde aviones, buques de superficie y submarinos y son disparados en base

a datos de distancia y demarcación provistos mediante la información recogida por los radares y sonares propios de la fuerza atacante; luego, cuando están acercándose a su blanco se autoapunta hacia él en varias formas diferentes entre las que se incluyen: "conducción activa por radar", en la que el misil envía su propia señal de radar y sigue su eco hasta el blanco; "conducción pasiva", en la que el misil se fija a las señales de radar emitidas por el blanco; "conducción infra-roja", en la que el misil es autoguiado por el calor que emite el blanco y "conducción de haz laser", en la que el misil avanza por un haz de luz que ilumina el blanco. En todo el mundo hay una tendencia cada vez mayor por ha-



Defensa de misiles: emplazamiento Sca Dart.

cer coincidir el alcance de estos misiles con el alcance de sus sensores; en otras palabras, dado el hecho que los misiles con alcance dentro del horizonte son más efectivos, están poniéndose cada vez más en boga, aunque evidentemente, se harán tentativas para incrementar el alcance de ese horizonte, más allá de lo que cubren los radares de tope.

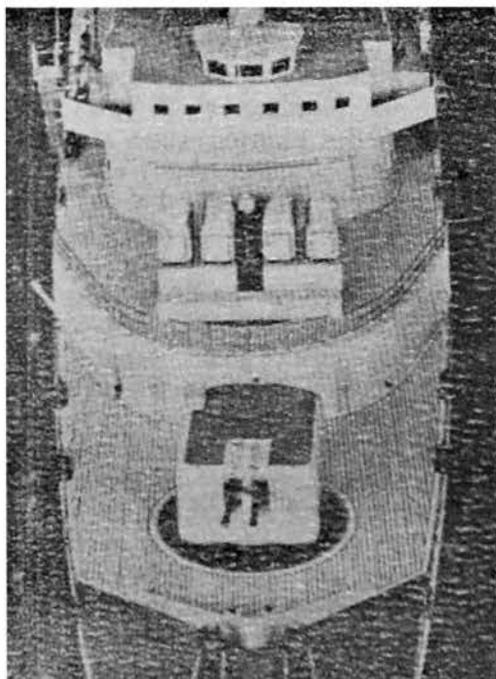
Es evidente que los buques de superficie deben tener algún medio para defenderse contra los misiles atacantes, puesto que sus antiguos sistemas de defensa, diseñados para derribar aviones, están volviéndose anticuados. Por lo tanto, la Armada Real no tiene otra alternativa que encontrar substitutos para sus misiles Sea Slug y Sea Cat (el primero proporciona defensa de área con alcance más bien largo a un grupo de buques y el último defensa local con alcance más corto al buque preciso que está bajo este ataque) y ha elegido para este fin el sistema de defensa de área Sea Dart (que también tiene capacidad para atacar buques de superficie) y el sistema de defensa local Sea Wolf; son misiles antimisiles cuyo desarrollo ha resultado apreciablemente costoso a causa de su equipo de conducción por radar. El primero ya está entrando en servicio y el otro estará listo más o menos a mediados de esta década, constituyendo ambos un medio defensivo muy efectivo, tanto contra misiles rápidos y de vuelo alto como contra misiles de crucero de mayor alcance y vuelo más lento y bajo.

Pero la técnica sigue evolucionando, de tal modo que a medida que las defensas se perfeccionan también mejoran los misiles mismos, por lo que sería conveniente perfeccionar la capacidad de espoteo y traqueo de los sistemas defensivos. Esta es una tarea cara y difícil y en el caso del radar, por ejemplo, hay que transigir entre el alcance y la eliminación de interferencias extrañas en las pantallas de ploteo. Asimismo, a fin de complementar sus esfuerzos para derribar misiles desde el aire, las fuerzas defensivas deben hacer el mayor uso posible de las contramedidas electrónicas, entre las que se incluyen el lanzamiento de señuelos —nubes de chaffs— para desviar los misiles lejos de sus blancos y las técnicas de interferencias para confundir las señales propias del radar del misil.

Lo anterior, significa a su vez que se les puede dar más de una forma de capacidad de seguimiento y al mismo tiempo se hace cada vez más evidente que no serán lanzados hacia las alturas sino que volarán deslizándose sobre el mar, inmediatamente sobre las olas, reduciendo con ello el tiempo —nunca superior a algunos segundos— disponible para que

los radares defensivos detecten, espoteen y traqueen a los misiles durante su aproximación y haciendo necesario introducir nuevos perfeccionamientos en los radares. El desarrollo de los misiles de vuelo rasante sugiere también que, para mejorar el sistema antimisiles, se les reste importancia a las armas de defensa de área (como el Sea Dart) para dar más énfasis a los sistemas de defensa local (como el Sea Wolf), lo que hace prever que en el futuro los buques estarán equipados con "armas de la última generación", como cañones capaces de formar una barrera de fuego o cohetes guiados por rayos infra-rojos, para ayudar a combatir estos misiles de vuelo rasante.

Una de las primeras armas de vuelo rasante que entrará en servicio será el misil francés superficie-superficie de alcance dentro del horizonte MM38 "Exocet", cuyo cono de combate está provisto de persecución activa por radar. La Armada Real está comprando gran cantidad de estos misiles a fin de contar con una capacidad ofensiva de respuesta a los buques de superficie cuando los portaaviones queden fuera de servicio. Estos misiles son estibados en containers y cuando el buque los ha disparado todos, tiene que volver a puerto (o posiblemente acercarse a un buque reabastecedor)



Misiles Exocet, superiores a los cañones.

para apertrecharse nuevamente, ya que no es posible recargar el sistema desde la santabárbara del mismo buque. Será interesante en el desarrollo futuro de los misiles superficie-superficie, decidir si se ha de continuar con la fórmula del container (que permite una fácil instalación en una gran variedad de buques) o buscar un sistema recargable, pero, fuera de lo que se decida a este respecto, ya no hay dudas que el Exocet representa un paso decisivo para la Armada Real. Ha dado un salto hacia adelante en la era del misil de vuelo rasante, que progresivamente dominará la táctica naval a medida que pasen los años.

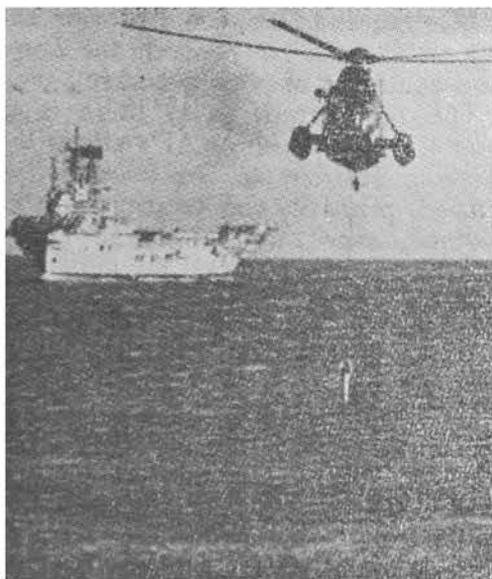
OREJAS GRANDES Y VOCES FUERTES

Si bien los misiles de trayectoria aérea están alterando la naturaleza de la guerra naval, ésta está cambiando también en forma igualmente cierta por la llegada del submarino de ataque a propulsión nuclear. El secreto es la cualidad más importante del submarino, pero podría ser localizado por medio del radar si asoma un periscopio, una antena de radar o una antena cualquiera y podría ser localizado bajo el agua si envía potentes señales de sonar. A diferencia del submarino lanzador de Polaris, un submarino de ataque tiene que acercarse para disparar sus armas (dado que los submarinos portamisiles navegan independientemente y a causa del muy largo alcance

de sus misiles, seguirán siendo virtualmente indetectables por muchos años más), pero ahora, el verdadero arte de la guerra submarina contra la navegación consiste simplemente en escuchar y luego usar los datos reunidos para determinar la ubicación aproximada del blanco y luego confiar en las capacidades seguidoras de los conos de combate en los últimos momentos del ataque, para hacer que los torpedos o misiles impacten en el blanco.

La única forma efectiva de localizar un submarino furtivo es mediante el sonido, ya sea escuchando o enviando una señal activa de sonar y traqueando su eco. En cierta forma, es una guerra de orejas grandes y voces fuertes. Por sobre todo el submarino debe ser capaz de deslizarse por el agua silenciosamente. Un submarino diesel-eléctrico navegando bajo el agua con sus baterías es el más silencioso de todos, pero su velocidad y persistencia son limitadas. Un submarino a propulsión nuclear es más rápido y puede permanecer sumergido por semanas interminables, pero puede ser ruidoso en tres formas diferentes: La primera de éstas, es el ruido que hacen sus hélices batiendo a través del agua; un sonido burbujeante conocido técnicamente como cavitación. Pero las hélices de los submarinos modernos son tan grandes y tienen un ángulo tan elevado de paso que no cavitan, a menos que el comandante del submarino sea tan insensato como para aumentar repentinamente la velocidad.

La segunda, es el ruido hecho por el agua que corre alrededor del casco, pero el diseño de los submarinos modernos—cuyos cascos tienen ahora casi la misma forma y proporciones de una ballena— reduce a un mínimo esta fuente de ruido. La tercera y más difícil de suprimir es el ruido hecho por los fluidos que pasan o son bombeados a través de las cañerías de la turbina a vapor de un submarino nuclear y por su maquinaria auxiliar. Allí es donde están concentrándose ahora los mayores esfuerzos por reducir el ruido y durante los próximos años, probablemente, los fondos de desarrollo serán canalizados hacia ese fin, en lugar de aumentar su velocidad y su capacidad de descenso.



Sonar omnidireccional.

El submarino de ataque es una creación relativamente nueva, de modo que, tal vez, no es tan sorprendente como parece a primera vista que el diseño de su casco y motores sea superior al de sus armas. En ese aspecto, los rusos tampoco han avanzado más. Cuentan con torpedos rápidos de largo alcance para emplear contra buques de superficie, pero sin capacidad de persecución, por lo que deben ser lanzados en abanico. Tienen también torpedos más lentos y de menor alcance que siguen pasivamente el ruido hecho por sus blancos de superficie y es posible que hayan desarrollado torpedos perseguidores activos. Pero lo más importante de todo es que han sido los primeros en equipar algunos de sus submarinos con misiles que pueden ser empleados contra buques de superficie.

Si bien los rusos han estado entre los primeros en esta empresa, los británicos indudablemente han sido los últimos. Hasta la fecha, han dependido de un anticuado torpedo de corto alcance (el Mark 8) para atacar blancos de superficie, y de un torpedo de mayor tamaño pero igualmente anticuado (el Mark 23) para usarlo contra submarinos. Este último es hiloguiado y puede ser dirigido contra su blanco a partir de los datos reunidos por los poderosos sonares pasivos del submarino, pero sólo lleva un débil sonar pasivo propio para perseguir un blanco submarino y puede ser distraído por señuelos generadores de ruidos. En este momento, por lo tanto, lo más urgente para la Armada Real es reemplazar estos torpedos peso pesado por algo mejor. De hecho, pronto estarán entrando en servicio los nuevos torpedos Mark 24 que también son hiloguiados y tienen mayor alcance, pero lo más importante es que llevan sus propios sonares pasivo/activo de modo que enviando señales en las cercanías de sus blancos pueden autoapuntarse hacia ellos. El próximo paso será perfeccionar esos torpedos a fin de darles capacidad contra buques de superficie.

Sin embargo, esto debe considerarse como una medida provisional, pues la Armada se encuentra actualmente a punto de desarrollar un arma guiada submarina (USGW) para atacar buques de superficie. Tanto la Armada británica como la de Estados Unidos están interesa-

das en que esta arma pueda ser lanzada desde los tubos de torpedos de un submarino (y no desde un dispositivo separado de lanzadores como en los submarinos soviéticos de la clase "Charlie"). A diferencia de los rusos buscan un misil que una vez que haya roto la superficie siga una trayectoria rasante, pero que tenga cono de combate buscador, tal como el de los soviéticos. Estas armas tendrán alcance dentro del horizonte de modo que puedan ser disparadas en base a los datos obtenidos por el submarino, simplemente mediante escucha.

Un misil guiado de este tipo podría ser impulsado a través del agua antes de aflorar a la superficie o bien podría lanzarse hacia la superficie antes de alzar el vuelo propulsado. Los británicos están interesados en ver si un misil ya probado, como el Martel, podría adaptarse a este papel submarino-superficie-submarino y sólo el futuro dirá si las Armadas de Estados Unidos y Gran Bretaña seguirán cada una su propio camino, o si finalmente unirán sus esfuerzos en el desarrollo y producción del USGW.

En comparación el ritmo de desarrollo de las armas para los submarinos de ataque probablemente parezca lento. Gran Bretaña tiene cuatro de estos submarinos lanzamisiles, lo que garantiza que siempre puede haber uno, o algunas veces dos o incluso tres en patrulla. A raíz de las limitaciones impuestas a los misiles antibalísticos en el Tratado SALT entre Estados Unidos y Rusia, ya no parece tan urgente que construya un quinto submarino lanzamisiles o transforme los cuatro que tiene actualmente para equiparlos con el Poseidón. Pero después de haber desarrollado su propio cono de combate triple no tiene por qué quedarse inactiva y en este decenio puede tomar la decisión de mejorarlo más aún. Los que propician la idea de cooperación franco-inglesa en la fabricación de misiles estratégicos de cargas múltiples reconocerán cuánto escándalo político podría producirse con una medida semejante. Las técnicas de guiar misiles transportados por submarinos han llegado a tal punto de perfección que otro programa de cargas múltiples (que no tiene por qué referirse exclusivamente a ataques de represalias contra ciudades) causaría pocas inquietudes técnicas en comparación con el malestar político.

CLANDESTINO

Antes de la Primera Guerra Mundial, un almirante británico describía los submarinos como "clandestinos, desleales y diabólicamente contrarios al espíritu inglés". Dos guerras mundiales y el crecimiento del arma submarina rusa en los últimos tiempos, afortunadamente, han convencido a todos que esta actitud de ciego conservantismo sería fatal. La guerra A/S sigue siendo de la más alta prioridad para la Armada Real y sus aliados marítimos y, felizmente, la táctica A/S que ya ha sido desarrollada por la Armada no tiene rival. Pero las tácticas de poco sirven si no se cuenta con los sonares y las armas adecuadas y es en su incesante perfeccionamiento como se materializa en tiempo de paz la lucha que se libra contra los submarinos cada vez más rápidos, resistentes y silenciosos.

Todos los sonares actuales, por el hecho de ser detectores dirigidos, tienen una grave limitación, pues cuando la onda de sonido pasa de una capa de agua a otra, de diferente temperatura, se desvía (del mismo modo que un rayo de luz se refracta cuando pasa a través del agua o del vidrio). Por tal razón un submarino puede mantenerse en una capa de agua fría que tiene otra de agua caliente

encima y los sonares de rebuza, por mucho que emitan señales, no lo encontrarán a menos que puedan ser ubicados de tal modo que transmitan sus señales a través de la capa isotérmica en que se encuentra el submarino.

Teóricamente hay algunas formas de solucionar este problema. Una es hacer rebotar las ondas de sonido en el lecho del mar, método que ha recibido el nombre de "rebote sobre el fondo" (bottom bounce). Pero para que un equipo de sonar sea capaz de hacer rebotar las ondas sonoras en esta forma, no sólo tendría que ser sumamente potente sino también muy grande, de modo que indudablemente se necesitaría un buque de superficie o submarino especializado para transportarlo. Otro método es hacer descender profundamente una sono-boya en el océano, donde la presión es muy alta.

Las señales transmitidas desde esta boya pasarían entonces sin desviarse a través de todas las capas intermedias del mar hasta la superficie, en lo que se llama "una trayectoria confiable", RAP en forma abreviada, pero este método tendría dos obstáculos por superar: primero, sería necesario diseñar una boya que soportara la presión a grandes profundidades y segundo, resultaría muy demoro-



Sea King cargado.

so arriarla y recuperarla desde un helicóptero por ejemplo. No obstante, si se colocaran sonares pasivos en el fondo del mar, la ruta acústica fidedigna, como un sistema auxiliar, podría representar una línea de desarrollo más fructífera que el rebote sobre el fondo. En todo caso, sería tan caro el desarrollo de estos sistemas que solamente las superpotencias estarían en condiciones de hacerlo, aunque Gran Bretaña podría participar como un socio menor de Estados Unidos en el desarrollo de cualquiera de ellos.

En vista de lo anterior, la Armada Real tendrá que seguir confiando en sus "duct sonars" por muchos años y seguramente tratará de darles mayor alcance e incrementar sus capacidades a fin de distinguir el ruido y eco de un submarino de todos los otros ruidos y ecos que se producen en el mar. Seguramente, tratará de perfeccionar también los métodos mediante los cuales la información obtenida por los sonares puede ser transformada en una evaluación precisa de la situación del blanco, pero su mayor preocupación será decidir cómo emplear mejor los sonares que tiene.

Ya está empezando a notarse una tendencia a abandonar los sonares embarcados en buques de superficie (excepto para trabajos de alcance realmente cercano) y a dar mayor importancia a los que pueden ser empleados por aviones, helicópteros y submarinos. Los aviones como el Nimrod son el brazo largo de la guerra A/S; su método normal de operación es dejar caer un conjunto de sonoboyas de escucha pasiva y luego, cuando se ha detectado el ruido de un submarino, se deja caer otro conjunto de sonoboyas activas para fijar la posición del blanco. En esta etapa, el detector de anomalía magnética que llevan los Nimrods también entrará a desempeñar su parte y finalmente el avión lanzaría sus torpedos buscadores (o, si la guerra ha llegado a tal punto, usaría sus armas nucleares).

GOLPE CORTO

El Nimrod en guerra A/S es muy semejante al punteo de izquierda de un boxeador, que sale, toca y daña, pero el

golpe corto proviene de los helicópteros. Progresivamente han llegado a dominar la táctica A/S en las cortas distancias a las cuales debe acercarse el submarino para lanzar un ataque contra un buque, pero su método de operación está cambiando y ampliándose radicalmente. Los pequeños helicópteros Wasp son simplemente portadores de armas, no llevan equipos de sonar y tienen que depender de la capacidad de ubicación de los sensores de otras unidades, muchas veces de los propios buques para lanzar un ataque con torpedos. En los próximos años serán reemplazados por los helicópteros Lynx, de mayor tamaño, y aunque en su mayor parte serán empleados como portadores de armas, algunos pueden ser equipados con un sistema de sonar. Entonces, en lugar de que una fragata guíe a un Wasp hasta el punto en que debe dejar caer sus torpedos, es perfectamente posible pensar que un Lynx provisto de sonar controle a otro Lynx armado hasta el lugar correcto, o le suministre datos en distancia y demarcación a su buque control, para disparar sus misiles Ikara.

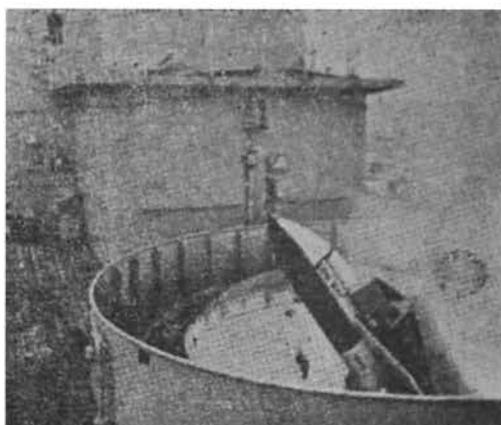
Más importante aún es la entrada en servicio de los helicópteros Sea King, que son más grandes y tienen mayor alcance que los anteriores. Capacitados de llevar sonares omnidireccionales y armas al mismo tiempo, cada uno tiene en su compartimiento trasero lo que de hecho es una sala de operaciones en miniatura; trabajando de a dos, sin ninguna ayuda exterior, pueden ubicar y atacar submarinos que nunca podrán saber exactamente cuándo y dónde arriarán su sonar activo/pasivo. Pero siempre hay un inconveniente: los Sea King son muy grandes y no pueden ser ubicados, mantenidos u operados en las actuales fragatas. La forma más económica de emplearlos sería desde un portahelicópteros, como el crucero de cubierta corrida, por ejemplo, pero para fines A/S también podrían ser operados desde buques comando y buques de asalto y desde algunos de los petroleros auxiliares y buques de abastecimiento de la flota, forma de operación especialmente conveniente para océanos distantes. Prediciendo hacia el decenio próximo, valdría la pena considerar la posibilidad de diseñar algunas fragatas capa-

ces de transportar helicópteros Sea King y sus eventuales sucesores (*).

En todo caso, los sonares más poderosos usados en forma activa están embarcados en submarinos, y como éstos, pueden cambiar de profundidad a voluntad. De hecho, son sonares de profundidad variable. Esto contribuye a solucionar el problema de la refracción del sonido bajo el agua, razón por la cual progresivamente están considerando al submarino como un elemento necesario para cualquier escolta naval. Sus poderosos sonares pasivos lo convierten también en un importante instrumento para obtener inteligencia en el mar, tanto en tiempo de paz como de guerra. No obstante es necesario implementarles dos medidas para que los submarinos sean más efectivos aún en un papel A/S: En primer lugar debe aumentárseles su capacidad para traducir los datos de sonar en distancia y demarcación precisas, con el objeto de capacitarlos para lanzar sus propios torpedos de largo alcance y en segundo lugar, deben mejorárseles los métodos de comunicación con otros integrantes de la escolta, posiblemente mediante algún tipo de enlace automático de datos.

TORPEDOS

Aparte de los propios torpedos peso pesado de los submarinos —y por supuesto de las armas nucleares—, la principal arma A/S en el futuro próximo será el torpedo peso liviano con cono de combate buscador provisto de sonar. El antiguo torpedo Mark 44 pronto será reemplazado por el Mark 46, que es más rápido, navega a mayor profundidad y tiene mayor alcance que su antecesor, pero siempre se conservarán algunos torpedos Mark 44 por ser más adecuados para aguas menos profundas. Estos dos torpedos son americanos, puesto que hasta la fecha los esfuerzos de la Armada Real por desarrollar sus propios torpedos han sido estériles y costosos; no obstante, considera la compra del Mark 46 como una solución provisional y pretende seguir adelante con el desarrollo de un torpedo británico que pueda en-



Ikara en ruta.

trar en servicio a fines de este decenio. Lo están diseñando a fin de darle mayor rendimiento que el del Mark 46 y seguramente saldrán adelante con las lecciones aprendidas a raíz de sus propios errores.

El Mark 46 americano, en forma inmediata y eventualmente los nuevos torpedos británicos, reemplazarán al Mark 44 llevado por los Nimrods de la RAF y por los propios helicópteros de la Armada. También serán instalados en los Ikaras, que son misiles guiados con una forma semejante a pequeños aeroplanos, que lanzados desde buques de superficie dejan caer sus torpedos buscadores en un punto previamente determinado. Estas armas de reacción instantánea son de mayor alcance, pero muchas veces tendrán que depender de las informaciones reunidas por los sonares de helicópteros o de otros buques y no por los sensores de sus propios buques para ser totalmente efectivas. A medida que se incremente una mayor cantidad de helicópteros A/S Sea King y Lynx es probable que la importancia del Ikara decline. Para los combates de corto alcance, los buques de guerra más antiguos seguirán dependiendo de los morteros lanzabombas de profundidad, pero los más modernos serán equipados con tubos montados sobre cubierta para lanzar torpedos buscadores livianos.

Durante el período en que se efectúen todos estos cambios, los submarinos seguirán dependiendo del torpedo peso pesado Mark 24 para atacar a los submarinos enemigos; sin embargo, se presume que es posible que sea el último de su clase empleado por la Armada Real.

(*) La Armada canadiense ha puesto en servicio los DD-280 que satisfacen esta idea.

Es probable además que en la década del ochenta se reconozca con mayor claridad que ahora, que el torpedo hiloguiado, cuya velocidad es prácticamente la misma que la del blanco que debe atacar, esté llegando al final de su vida útil. ¿Qué vendrá a continuación? Ahora que está entrando en servicio el misil superficie-submarino-superficie Ikara y que están desarrollando el USGW para atacar buques de superficie, la respuesta es evidente; pareciera ser cierta forma de misil guiado que lanzado bajo el agua rompa la superficie y vuele en forma rasante sobre el mar hasta un punto previamente determinado para dejar caer un torpedo perseguidor liviano. Los costos de desarrollo de un arma como ésta serían alto y por tal razón se presume que Gran Bretaña finalmente tendría que comprársela a los americanos.

CAMBIO DE SISTEMA

No obstante, éste es otro indicio de que los misiles probablemente dominarán el futuro de la guerra naval. Al mismo tiempo, el valor de los buques de superficie declinará en la guerra antisubmarina, excepto como plataforma de helicópteros y aumentará la importancia de los helicópteros más grandes (y por lo tanto de buques especializados para llevarlos) y de los submarinos para este tipo de guerra. Se ampliará el papel del submarino de ataque de tal manera que, junto con actuar independientemente, tendrá un mayor papel que desempeñar en tareas de escolta y de ataque contra buques de superficie y submarinos enemigos; consecuentemente se hará cargo de gran parte de las tareas que antes correspondían a aviones y buques de superficie y ya no seguirá siendo solamente un instrumento de guerra de alto nivel, sino que abarcará un papel más amplio que el hasta ahora desarrollado en el espectro de la guerra naval. Además de sus funciones en una guerra total, progresivamente tomará parte en lo que puede describirse como el campo intermedio entre la confrontación y el conflicto naval, vale decir en la protección de la navegación.

¿Alterará esto la composición de la flota? Eventualmente así debía ser. Siempre se necesitarán fragatas, caza-minas y unidades afines para el patrullaje

de tiempo de paz y la disuasión a bajo nivel, pero tendrán que depender cada vez más del apoyo de submarinos y helicópteros en caso de una escalada en la confrontación. Mirando hacia el futuro puede decirse que se necesitarán más submarinos de ataque, una mayor cantidad de buques capacitados para transportar helicópteros más grandes y un menor número de fragatas A/S.

Ante un cambio tan evidente, la pregunta que debe plantearse la Armada Real, desde 1973 en adelante, es si deberán construirse más submarinos y portahelicópteros y menos fragatas y destructores portamísiles guiados. Como argumento lógico pareciera que hay que esperar primero observar el resultado de las armas en desarrollo y que no obstante deberá mantenerse atenta ante la posibilidad de una guerra cerca de la patria, como ante confrontaciones marítimas lejos de Europa.

RESPALDO

Normalmente, la Armada Real tiene cerca de dos tercios de sus buques en la mar o listos para navegar e indudablemente una emergencia podría hacer que las tres cuartas partes de sus buques estuvieran operando dentro de un mes o algo así. Dado el hecho que su flota activa es comparativamente pequeña y que virtualmente carece de buques en la reserva, tiene que lograr que estén operativos el mayor tiempo posible, situación que ya ha influido en el diseño de los buques, una de cuyas finalidades esenciales es prolongar el tiempo que pueden permanecer sin ser sometidos a reparaciones en astilleros (como dos o tres años) y acortar el tiempo de permanencia en ellos (tratando de reemplazar el equipo fallado en lugar de repararlo a bordo). Sin embargo, esto significa una pesada carga para los astilleros de reparaciones, bases de mantenimiento, centros de abastecimientos y organismos afines en tierra.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, había una mayor variedad de buques que ahora, pero comparativamente eran más simples y espaciosos y tenían grandes tripulaciones; pasaban además un buen tiempo en puerto y acumulaban pocos defectos que en su mayor parte podían

ser subsanados por sus propias dotaciones. Hoy hay menos buques, pero son muchos más complejos y compactos; sus tripulaciones son menores, no pasan tanto tiempo en puerto y fuera del mantenimiento de rutina y el diagnóstico de fallas, es poco más lo que puede efectuarse a bordo. Por tal razón, además de los grandes reequipamientos y transformaciones, la mayoría de los trabajos de reparaciones deben hacerse en los astilleros de reparaciones y una buena parte del mantenimiento anual se efectúa en las bases en tierra.

La aspiración administrativa es, por lo tanto, tratar de imponerles a estos establecimientos una carga de trabajo tan racional y constante como sea posible. Esto no es fácil en una institución como la Armada, donde muchas veces ocurren emergencias inesperadas, pero así como hay calendarios para la construcción de nuevos buques que se extienden por varios años, así los hay también, mucho más complicados aún, para el mantenimiento, reparación y reacondicionamiento de buques.

Para facilitar esta tarea los astilleros están siendo modernizados y se les está dando labores más especializadas por realizar. Así, Portsmouth se preocupará principalmente de los destructores portamisiles guiados y, posteriormente, se encargará de los cruceros de cubierta corrida; Devonport de fragatas; Chatham, de los submarinos de ataque y Rosyth de los submarinos portamisiles. En conjunto, todos estos astilleros tienen un giro de algo así como 120 millones de libras al año y emplean alrededor de 35.000 civiles que ya han dado muestras de inquietud respecto a sus niveles de pago. No es probable que el número de empleados disminuya mucho y, por cierto, ya es evidente que los astilleros navales están escasos de personal ejecutivo y mandos medios.

La Armada tiene también un gran respaldo de abastecimientos en tierra —las antiguas oficinas de abastecimiento— y mantiene un volumen de pertrechos de todo tipo por un valor superior a los 650 millones de libras. La política actual de reparar por reemplazos aumentará estos inventarios. Adicionalmente la Armada tiene bajo su alero 41 buques auxiliares de la flota, tripulados por civiles, con un

tonelaje bruto total de casi 450.000 toneladas. Una mayor cantidad de nuevos buques auxiliares está en proceso de construcción y la Armada tiene cada vez mayores esperanzas de estar capacitada para reabastecer un buque de guerra durante la navegación con todo tipo de pertrechos y municiones desde un buque de abastecimientos.

Lo global, como se puede apreciar, el apoyo logístico para la flota es una organización grande y compleja, que emplea 63.000 civiles. Tanto en este campo, como en la producción y desarrollo de nuevos buques y armas, la Armada se enfrenta no solamente con costos cada vez mayores, sino con el hecho de que, a medida que los requisitos operacionales se vuelven más desalentadores y las armas y buques más complicados, el costo real del desarrollo, producción y en menor grado los de reparación y reacondicionamiento, muchas veces resultan superiores a lo que deberían ser según los cálculos originales. Cada vez se están aplicando más controles cualitativos y cuantitativos a estos gastos, en un esfuerzo por contener los crecientes costos que pueden atenuar, pero que no solucionarán el antiguo problema de que no hay forma de aplicar ganancias o pérdidas para medir la eficiencia de una Institución Armada.

EN EL MISMO BOTE

En este momento casi 80.000 hombres y más de 3.000 mujeres prestan sus servicios en la Armada Real. Los últimos 12 meses han sido favorables para el reclutamiento, ya que casi 8.000 hombres han ingresado como suboficiales. En los próximos 12 meses, el aumento de la edad para egresar de las Escuelas, reducirá la cantidad de nuevos reclutas, tal vez a menos de 5.000. Después de eso, la Armada tendrá que reclutar a más de 6.000 hombres al año para mantener una dotación adecuada, lo cual será difícil, pues el potencial humano disponible para reclutamiento está disminuyendo. En los últimos años la Armada Real ha estado obteniendo cerca de las tres cuartas partes de sus reclutas del grupo de edades comprendidas entre los 15 y los 17½ años y pretende seguir eligiendo sus reclutas principalmente entre los que egresan de las Escuelas recibéndolos des-

de los 16 años para arriba y no desde los 15 años como antes. Sin embargo, los promedios de reenrolamiento que ya están en servicio son alentadores, particularmente al final de los contratos de 9 años (en que ahora, cerca de la mitad de los hombres se recontractan).

El Ejército necesita hombres, la Armada necesita técnicos, o más bien, gente joven que pueda entrenarse como técnicos; por tal razón, necesita reclutas de buena calidad y sus condiciones de selección son en extremo rigurosas. Al igual que el Ejército y la RAF, siempre ha encontrado difícil conseguir suficientes reclutas para tareas que no tienen equivalentes en la vida civil, de modo que por muchos años no ha sido capaz de reclutar la totalidad de los marineros que desearía. Con los oficiales ocurre lo contrario, tal es así, que nunca la Armada ha logrado reclutar suficientes oficiales ingenieros (pues estos hombres con aptitudes técnicas son igualmente solicitados por las firmas civiles).

El incentivo que ofrece la Armada a los oficiales en potencia, es que todos los ingenieros y alrededor del 70% de los oficiales del escalafón general, habrán obtenido un título de grado, muchas veces gracias a las becas ofrecidas por la Armada antes de su ingreso, o habrán obtenido un grado antes de abandonar el servicio. El incentivo ofrecido a muchos de los suboficiales es que aprenderán un oficio que les servirá en la vida civil y que será reconocido por los sindicatos. Por todo eso y por un nivel de pago que actualmente se considera razonable, los hombres tendrán que aceptar los inconvenientes de inestabilidad, incomodidad, disciplina y peligro. Los dos primeros son los más importantes, simplemente porque implican un hecho ineludible de la vida en la Armada como son los períodos de embarque, lo que significa separarse de la familia y amigos y prescindir de la intimidad. Pero, seguramente, sólo aquellos que pueden aceptar este tipo de vida o que activamente aspiran a ella, ingresan a la Armada para ver el mundo. Y no hay dudas de que esta Institución está tratando de hacer que la vida en el mar sea lo más tolerable posible.

Para lograr lo anterior, se han reunido varios métodos, a saber: Primero, le da

a sus oficiales y personal un excelente entrenamiento; tanto es así que la mayoría de otras Armadas se muestran deseosas por enviar hombres a los cursos de entrenamiento en la Armada Real británica; Segundo, está poniendo en servicio buques que requieren tripulaciones más pequeñas, principalmente con el objeto de contener el alza de costos del potencial humano, pero en parte también para dar más espacio a los que ya están embarcados; Tercero, trata de planificar la carrera de un hombre en forma tal que pase más tiempo en el mar y menos tiempo en tierra cuando es joven y a la inversa cuando tenga más edad; Cuarto, ha mejorado ampliamente los niveles de alojamiento y rancho a bordo de sus buques. Indudablemente, hay muchos que sostienen que los marinos deberían estar dispuestos a adaptarse a condiciones más duras y difíciles, aunque sólo sea por cierto aumento extra del pago. Los submarinistas lo hacen ¿por qué no los demás? Este argumento tiene cierto atractivo para aquellos que siempre están tratando de meter más armas y sensores en buques chicos.

Finalmente, y lo que es más importante, la Armada ha reducido el tiempo que un hombre está lejos de casa. Las reglas básicas son que nadie debe permanecer lejos de su puesto de residencia más de 9 meses y en un período de 30 meses no debe estar fuera más de un total de 15 meses. Estas reglas significan que se ha echado por la borda la antigua tradición de mantener la misma tripulación en el mismo buque durante toda una comisión. En cambio, los hombres son reclutados de modo que parte de la dotación de los buques se vaya cambiando a intervalos regulares. La idea no es reducir solamente el tiempo que se pasa fuera, sino cumplir con el propio deseo de los hombres de saber exactamente cuándo tendrán que dejar su casa y cuándo volverán, pues lo que al personal le agrada es una rutina predecible. De acuerdo con esto los hombres más felices de la Armada son los que se encuentran a bordo de los submarinos lanzamisiles Polaris.

La vida en el océano, naturalmente, no es tan aburrida o dura como antes. La disciplina a bordo de los buques es menos rigurosa, menos jerarquizada de lo que solía ser. No obstante, se han mantenido todas las antiguas reglas de efi-

ciencia y cortesía. Todavía tocan honores de pito y el comandante siempre anda con un catalejos bajo el brazo cuando se adelanta a saludar a un visitante oficial. Aunque parezca anticuado, todavía parece correcto; los hombres no pueden vivir enjaulados durante semanas interminables o llevar un buque al combate exitosamente sin reglas ni tradiciones.

¿SUPERIOR A QUIEN?

El Ejército rara vez se preocupa de su papel, pero a menudo se inquieta por su imagen. En cambio, la Armada rara vez se interesa en su imagen, pero normalmente se preocupa por su papel. El Poder Naval es un concepto algo esquivo; para muchos tiene muy poco significado o casi no lo tiene hasta que se produce una larga guerra de desgaste y según los entendidos ésa es la menos probable de todas las formas de violencia y guerra que podría azotar a Europa en el futuro. Sin embargo, la Armada sabe que tiene un papel significativo; actuar junto a otras Armadas como un policía marítimo cuya ronda se extiende mucho más allá del Atlántico Norte.

Es por lo tanto necesario, según algunos defensores navales, que Gran Bretaña continúe especializándose más aún en defensa marítima que hasta ahora. Es una idea tentadora y está de acuerdo con una tradición respetada por una gran cantidad de países. Muchos de ellos todavía consideran a la tercera potencia marítima Gran Bretaña, como la guardiana del Arca de la Alianza naval y envían a sus jóvenes oficiales a entrenarse en la Armada Real. Los uniformes navales de todo el mundo todavía son imitaciones reconocibles de su modelo victoriano; ese sencillo uniforme elegante y práctico al mismo tiempo, y acertadamente, estos países estiman que la Armada británica también lo es.

Sin embargo el argumento para que Gran Bretaña haga más en el mar no es absoluto: Alemania Occidental, pivote de avanzada de cualquier alianza occidental, estará siempre interesada en la garantía nuclear americana y la protección de sus fronteras contra ataques terrestres y aéreos y por lo tanto, contará con que Gran Bretaña mantenga un poderoso Ejército en el continente. A su vez los aliados bri-

tánicos en los flancos norte y sur, confiarán en que se mantenga una reserva estratégica móvil de fuerzas terrestres y aéreas.

De igual forma, por muchos años Europa Occidental esperará que el compromiso y contribución de Gran Bretaña se extienda, más o menos en el mismo grado de antes, a todos los aspectos de la defensa, desde los misiles de un submarino Polaris hasta los policías militares en Berlín. Sus miembros reconocen que Gran Bretaña es su socio naval principal. Pero también reconocen que la Armada Real siempre debe estar pendiente, a través del Atlántico, de su socio más importante, la Armada de los Estados Unidos. Algunos no estarán de acuerdo con esto, pero cuando las cartas están desplegadas sobre la mesa se preguntarán ¿por el interés de quién está actuando la Armada Real? ¿Por el de Gran Bretaña, de Estados Unidos o de Europa Occidental?

Esa pregunta, tan antigua como el concepto de una alianza militar, se encuentra en la base de todas las divisiones que se producen en la OTAN y tiene también implicancias económicas: ¿con quién debe cooperar Gran Bretaña en el desarrollo y producción de material naval?; la tímida respuesta es, con Europa Occidental. Sin embargo, aquí las perspectivas son limitadas. Los demás países de la Comunidad Económica Europea no cuestionan la antigüedad de la institución británica, pero encuentran mucho menos agradable aceptar la noción de que, como resultado de esto, las industrias marítimas británicas, automáticamente, deban obtener una mayor proporción en cualquier contrato de desarrollo y producción conjunto.

Deseosos de mantener ocupados sus propios astilleros, no es probable que estén dispuestos a comprar buques de diseño británico en astilleros británicos por muy buenos que sean estos buques. Tampoco en armas, el área de coincidencia entre Gran Bretaña y el resto de Europa Occidental es tan grande como para eso. Posiblemente puede ocurrir con los belgas en equipos cazaminas; positivamente, con los holandeses y los italianos en radares y más todavía con Francia en helicópteros y misiles superficie-superficie, pero cuando se trata de desarrollos tec-

nológicos aún más avanzados, tales como sonares botten bounce o RAP, torpedos buscadores y misiles guiados bajo la superficie, Gran Bretaña tiene que hacerlos sola o recurrir a los americanos.

Es por tal razón que la Armada Real deberá seguir siendo la Armada del medio, dando una pauta de conducta por un lado del Atlántico y adoptando una diferente por otro lado. No es un mal sino, pero requiere una cuidadosa apreciación sobre la composición de la flota en la década del ochenta y puede exigir también que la Armada limite sus ambiciones por el momento. Nadie va a oponerse a la idea de que Gran Bretaña debe seguir gastando en su Armada proporcionalmente más que otras naciones europeas; sin embargo, lo que está en discusión es si en un futuro inmediato, deba gastar una proporción aún mayor. Los americanos estarían muy complacidos y los europeos occidentales no entenderían del todo el por qué el Ejército británico y la Real Fuerza Aérea por su parte positivamente se rebelarían.

Las tres instituciones armadas de Gran Bretaña saben perfectamente que después de tres años se les viene encima una gran ola de gastos de defensa. Esto ocurre porque cada año la planificación de gastos de defensa se desarrolla a través de un ciclo de tres años, dentro de los cuales el presupuesto para cada una de ellas es bastante rígido, después que se ha llegado a un equilibrio entre sus respectivas peticiones y se han hecho los compromisos, postergaciones y ajustes inevitables. Pero más adelante se produce una especie de lucha libre en que las instituciones armadas consideran solamente sus propios requisitos operacionales y sus propias peticiones sobre futuros recursos. Las instituciones no discuten realmente qué es lo que cada una de ellas obtiene en 1973, 1974 o incluso en 1975, sino más bien qué es lo que cada una de ellas obtendrá desde 1976 en adelante.

La Armada se da cuenta que para esa fecha, muchos de sus planes de desarrollo —cruceros de cubierta corrida, torpedos buscadores, misiles guiados bajo la superficie, etc.— estarán recibiendo un verdadero chorro de vapor. El Ejército teme que tendrá que gastar mucho más en sueldos para conservar su potencial humano.

La Real Fuerza Aérea sabe que estará gastando dinero a manos llenas en el avión de combate polivalente, como asimismo que estará empezando a hacer proyectos sobre nuevos aviones de transporte. En total, la ola de gastos para fines de la década del setenta, se ve tan alta que algo tendrá que ceder. La Armada en especial, teme que para esa fecha su cuota de gastos de defensa no sea mantenida a su nivel actual y estima que es más difícil aún que se eleve el nivel que según ella debería alcanzar. Es así como ya está empezando a cuestionar el futuro tamaño del Ejército y las compras de aviones de la Real Fuerza Aérea. A su vez el Ejército y la Real Fuerza Aérea señalan otros proyectos que podrían descartarse incluyendo, por supuesto, el plan de la Armada de tener aviones V/STOL a bordo de los cruceros de cubierta corrida.

Después de muchos tira y encoge, los políticos se encargarán de que se satisfagan los distintos compromisos y que cada una de las instituciones armadas ceda un poco. Los programas de desarrollo y producción se ampliarán; los sistemas de armas se mantendrán en servicio más tiempo de lo que debería ser y desde el punto de vista táctico, es probable que la Armada Real emerja de este debate en mejor forma y de mejor ánimo, que en los aciagos días de lucha interna del decenio pasado, porque ahora está pensando en el futuro en lugar de pensar hacia atrás en los buenos tiempos pasados, como ocurrió entonces. Pero es muy difícil que logre su objetivo estratégico de conseguir una mayor parte del voto de la Comisión de Defensa.

No obstante, si por cualquier razón, el compromiso americano con la defensa de Europa Occidental se debilitara, política o militarmente, esto daría mayor impulso a la idea de que Gran Bretaña debería especializarse más en asuntos marítimos. Porque en tales circunstancias los países de Europa Occidental tendrían que dar a sus políticas de defensa una revisión a fondo y no una visión somera como lo hacen actualmente cada año. De una reorganización tal, la Armada Real emergería en forma más evidente que ahora, como el principal lobo del mar de Europa Occidental.

(Traducción y adaptación de la revista "The Economist", marzo de 1973).