

## Nuevos E-2D Hawkeye con reabastecimiento en vuelo

El primer Hawkeye Avanzado E-2D con capacidad de reabastecimiento en vuelo se ha unido oficialmente a la flota de la US Navy, marcando el primer paso hacia el despliegue de estas aeronaves en los escuadrones de alerta temprana aerotransportados y basados en portaaviones.

El Escuadrón de Alerta Temprana N° 120 de portaaviones (VAW-120), los Greyhawk, con base en la Estación Naval de Norfolk, en Virginia, recibió al nuevo E-2D el 9 de septiembre pasado. La Marina ya había recibido tres E-2D con esta conversión de reabastecimiento en vuelo, pero solo para fines de desarrollo de la versión definitiva, que es la que fue entregada ahora. Se espera que la nueva aeronave alcance su capacidad operativa inicial en 2020. Los planes del servicio para adquirir Hawkeye Avanzados con esta capacidad se remontan a lo menos al año 2014.

*"Este es un día importante para la aviación naval, ya que continuamos aumentando nuestras capacidades y manteniendo nuestra ventaja competitiva en los cielos",* dijo el contralmirante de la US Navy Roy Kelley, comandante de la Fuerza Aeronaval del Atlántico. *"Esta capacidad extenderá la resistencia de los Hawkeye, aumentando la conciencia situacional de la Marina y el control integrado de los fuegos, tanto desde el aire como desde el mar".*

El VAW-120 es lo que se conoce como el Escuadrón de Reemplazo de Flota (FRS) para el E-2D, y como tal es responsable de entrenar a las tripulaciones y mantener a las unidades de Hawkeye plenamente operativas. El escuadrón también es responsable del entrenamiento relacionado con el avión de transporte C-2A Greyhound, encargado de la entrega de carga a bordo de los portaaviones, el que es un derivado del E-2. La Marina está en el proceso de reemplazar el C-2A con el CMV-22B Osprey.

*"Tener la capacidad de reabastecimiento aéreo representa un cambio de las reglas del juego para la comunidad E-2D y para las futuras operaciones*

*aeronavales en combates de alto nivel",* dijo también el comandante Scott Wastak, oficial al mando del VAW-120. *"Comenzaremos a entrenar a pilotos instructores y a repostar con aviones cisterna de la US Navy y de la USAF, incluyendo a los F/A-18".*

La US Navy espera comprar al menos 29 E-2D equipados con la sonda de reabastecimiento en vuelo, lo que agrega cerca de USD 2 millones al costo unitario de cada aeronave, el que anteriormente se fijaba en alrededor de USD 169 millones, según documentos del presupuesto. La Armada planea tener dos escuadrones operativos de alerta aérea temprana que vuelen la nueva subvariante de la aeronave para finales de 2020.



A comienzos de 2018, la Marina y la Northrop Grumman todavía estaban en negociaciones para modificar los 45 E-2D del inventario de la US Navy, para adaptarlos a la nueva configuración con capacidad de reabastecimiento aéreo. En este caso, el costo estimado de la instalación de las mejoras era de unos 6 millones de dólares por avión.

El E-2D ya es un componente inmensamente capaz y crítico de las alas aéreas (Air Wing) de los portaaviones de la US Navy. Los aviones proporcionan funciones vitales de alerta temprana y gestión de combates aéreos, apoyando y respaldando las operaciones de la aviación desde el aire y vigilando las amenazas potenciales.

Los Hawkeye Avanzados también se han convertido en un nodo central en los esfuerzos de la capacidad de compromiso cooperativo (CEC) de la Marina, que incluye el concepto de red de servicio de Control Integrado de Fuego Naval-Contra-Aire (NIFC-CA). En este papel, los E-2D pueden ampliar significativamente el alcance tanto de los aviones del ala aérea del portaaviones, como de las armas en los buques de todo el grupo de ataque naval. Las funciones de fusión y retransmisión de datos que ofrece la aeronave también permiten a estos otros activos atacar objetivos más allá del alcance de sus propios sensores.

La capacidad de reabastecimiento aéreo permitirá a los E-2Ds volar más lejos de sus portaaviones base con menos riesgo, dando a las operaciones del grupo de ataque un gran alcance, y les permitirá permanecer en estación por más tiempo. Una típica misión Hawkeye Avanzada ahora dura alrededor de cuatro horas, dos y media de las cuales están en estación. Con el reabastecimiento de combustible aéreo, la Marina planea extender el tiempo total de la misión a siete horas, cinco de las cuales estarán en estación.



Ahora que el VAW-120 está recibiendo los primeros E-2D con sonda de reabastecimiento aéreo, es probable que los instructores del escuadrón también comiencen a explorar los nuevos conceptos operacionales que el avión permite y a proporcionar su propia retroalimentación. El escuadrón también está tratando de reorganizar la forma en que llevará a cabo las operaciones de reabastecimiento aéreo dentro del ala aérea del portaaviones, en general, luego de la futura introducción del cisterna MQ-25A Stingray. El MQ-25 es un dron diseñado para proporcionar a la US Navy una plataforma no tripulada de reabastecimiento aéreo, lo que permitirá mejorar el desempeño y alcance operacional de todos los aviones capaces de recibir combustible en vuelo. La idea operacional de este dron de apoyo es mantener a los portaaviones lejos de los nuevos sistemas chinos de misiles antibuque de largo alcance.

## NO TODO ES TAN GLAMOROSO

Los nuevos E-2D también pueden crear problemas que deberán resolverse, especialmente en lo que se refiere al factor humano. Craig "Slim" Picken, veterano oficial de vuelo en la versión E-2C, sostuvo en una entrevista que se sentía afortunado de no haber tenido que volar nunca en un E-2 con capacidad de reabastecimiento aéreo:

*"El Hawkeye es un avión muy incómodo.*

*Los tres oficiales de vuelo en la parte trasera de avión se sientan de costado por más de cuatro horas en un tubo oscuro, en un asiento de eyeción adaptado, y con la nariz del avión inclinada 12° hacia arriba. La vibración de las cuatro monstruosas (ahora son ocho) palas de la hélice es fuerte y agotadora.*

*El aire acondicionado nunca funcionó bien. Así, el colega en la popa siempre se congelaba; mientras que el que iba más cercano a las cajas del radar, se quemaba.*

*Había cinco radios con comunicación constante, 20 o más aviones que controlar, y sistemas de radar que requerían atención permanente, y así sucesivamente. Estaba siempre muy ocupado.*

*Estuve agradecido de que el avión no tuviera capacidad de reabastecimiento en vuelo. Así, la tortura se limitaba solo a cinco horas. Un solo vuelo era agotador. ¡Dos en el mismo día será un suplicio!"*

En resumen, si bien los escuadrones de alerta temprana aerotransportada de la US Navy están listos para adquirir nuevas e impresionantes capacidades a medida que los E-2D con capacidad de reabastecimiento aéreo comiencen a llegar progresivamente, al mismo tiempo es muy probable que el servicio tenga que estudiar la manera de garantizar que las tripulaciones puedan hacer frente a las nuevas tensiones y exigencias añadidas que tendrán sus más extensas misiones.



Fuentes:  
Joseph Trevithick  
[www.thedrive.com](http://www.thedrive.com)