

SEAHAWKS

“Cazando ballenas” con la U.S. Navy



Helicóptero MH-60R del Escuadrón HSM-73 de la USN.

El HSM-71 “Raptors” es un escuadrón de helicópteros de aviación naval con base en la Estación Aérea Naval de North Island. Los “Raptors” están actualmente asignados a la Carrier Air Wing Nine (CVW-9) y desplegados en el CVN-72 USS “Abraham Lincoln”. El escuadrón se formó el 4 de octubre de 2007 y fue el primer escuadrón de flota en recibir el MH-60R Seahawk. El escuadrón recibió su primera “E” Battle dos años después, en 2009. La Cinta “E” de la USN indica que el usuario estaba en servicio permanente a bordo de un buque de la U.S. Navy o en una unidad que ganó una competencia de eficiencia de combate, y también recibió el Trofeo “Capt. Arnold Jay Isbell” por la guerra antisubmarina (ASW) superior en 2009 y nuevamente en 2010. Entre otros premios, en 2022, el HSM-71 ganó el premio “Almirante J. S. “Jimmy” Thach”, otorgado por logros y contribuciones sobresalientes a la aviación naval, así como la “E” Battle de 2022

Romeo y Sierra

“La principal diferencia entre un MH-60S y un MH-60R Seahawks son los sensores con los que está equipado el helicóptero”, explica LT Stromback. “Las tripulaciones de los MH-60S

“Sierras” son pilotos de gran capacidad y los MH-60S, al igual que los MH-60R, son helicópteros realmente de última generación. Las “Sierras”, como se conoce al MH-60S, se utilizan principalmente para búsqueda y rescate (SAR) y logística. Sin embargo, el perfil completo de la misión del MH-60S Seahawk incluye guerra antisuperficie (ASuW), apoyo de combate, ayuda humanitaria en casos de desastre, búsqueda y rescate en combate, evacuación médica aérea, guerra especial (SPECWAR) y contramedidas orgánicas contra minas aéreas. Ayudan a entrenar SEAL’s y estoy seguro de que hacen un trabajo fantástico realizando sus tareas”. Los roles de “Romeos” incluyen todas las misiones antes mencionadas con la adición de Guerra Antisubmarina (ASW), Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR) y Guerra Electrónica (EW).

La flota Seahawk de la USN se divide en la flota del Atlántico y del Pacífico. La Flota del Pacífico tiene a los Romeos básicamente concentrados en NAS North Island con un par de escuadrones ubicados en otras bases como MCAF Kaneohe Bay y estaciones aéreas navales avanzadas como NAS Atsugi. La mayoría de los



La guerra antisubmarina es una capacidad vital que cumplen múltiples activos dentro de la Aviación Naval de EE.UU. El MH-60R Seahawk es uno de estos activos vitales y, como parte de la Carrier Air Wing, es capaz de identificar cualquier posible contacto que pueda representar una amenaza para la flota. El MH-60R Seahawk se puede configurar para cualquier misión específica, lo que significa que el helicóptero se puede adaptar fácilmente a los desafíos que se avecinan.

El teniente Reagan Stromback, fue entrenado mientras estaba asignado al Escuadrón de Ataque Marítimo de Helicópteros del Escuadrón de Reemplazo de Flota (FRS) HSM-40 "Airwolves" con base en NAS Mayport, principalmente entrenando desde Jacksonville, FL y actualmente está asignado a HSM-71 Raptors con base en NAS North Island. Al completar con éxito su entrenamiento, LT Stromback se transfirió a los "Raptors" HSM-71 operando el MH-60R Seahawk.

Autores: Patrick Roegies, Jurgen van Toor, Ben Gorski & Paul Gross

escuadrones están ubicados en las estaciones aéreas navales NAS Jacksonville y NAS Mayport, ambas en Florida.

Entrenamiento continuo

Cuando el escuadrón no está desplegado, las tripulaciones aéreas se entrenan periódicamente para adquirir experiencia y mantenerse al día con la amplia variedad de sistemas a bordo del MH-60R Seahawk. El teniente Stromback explica; "Tenemos que realizar vuelos para mantenernos actualizados y simplemente seguir practicando. Tenemos un número mínimo de horas que tenemos para volar, para garantizar que estemos seguros. Y a veces tendremos misiones específicas. Ayer volé con una maleta de tres horas y media, nos referimos a los vuelos como "bags". En nuestro vuelo estába-

mos realizando un entrenamiento de guerra antisubmarina con un submarino controlado remotamente, utilizando sonoboyas y nuestro balde para rastrearlo. En el despliegue, normalmente volarás con maletas dobles, por lo que en vuelos de seis horas, sales durante tres horas y probablemente regresas, llenas de gasolina y vuelves a salir. La duración del vuelo depende en gran medida de la misión que esté realizando. Para los grupos de huelga de transportistas, el estándar es tener cobertura las 24 horas. Para ello, hay un Romeo volando, que vigila en todo momento un radar. La resistencia depende de la carga, pero normalmente, puede pasar entre tres y cuatro horas sin repostar, dependiendo del perfil y de si el avión tiene o no un tanque auxiliar. Aquí, mientras hacemos

guardia en casa, normalmente realizamos vuelos de unas tres horas para el entrenamiento y el intercambio diario"

Configurado a medida

Las principales misiones asignadas al MH-60R son la guerra antisubmarina (ASW), la guerra antisuperficie (ASuW) y la guerra electrónica (EW). El LT Stromback continúa: "el helicóptero emplea un radar para ver lo que sucede a nuestro alrededor, de modo que podamos avisar a los barcos y aviones de la flota, proporcionándoles un mayor conocimiento de la situación. Los sensores adicionales que tenemos incluyen nuestro equipo de guerra electrónica, que aumenta aún más nuestra capacidad para identificar qué embarcaciones hay".



Vista frontal de un MH60R del Escuadrón HSM-71 de la U.S. Navy

“Básicamente, nuestros sensores pueden escuchar las señales electrónicas que emiten embarcaciones desconocidas, lo que puede darnos una idea de quiénes son. Esa es la base”. El LT Stromback explica además que las misiones secundarias de búsqueda y rescate (SAR), evacuación médica (MEDEVAC), reabastecimiento vertical (VERTEP), retransmisión de comunicaciones (COMREL) y apoyo de fuego del servicio naval (NSFS) también son realizadas por los escuadrones HSM, y también están frecuentemente capacitados para hacerlo.

“Como Romeos, podemos configurar nuestro aparato según sea necesario, en el sentido de que somos como un juego de Lego o un Jeep. Puedes separarnos hasta cierto punto y volver a armarlos agregando los accesorios, características o capacidades que necesites para cualquier misión que tengas entre manos”.

“Por ejemplo, ayer hice una incursión en la que estábamos soltando boyas. Para esta misión de entrenamiento específica agregamos el lanzador de boyas, que nuestros mantenedores pueden desplegar si necesitamos realizar tareas de búsqueda,

rescate o maximizar el espacio disponible en el helicóptero. También podemos instalar el dipper (también conocido como “ALFS” Airborne Low Frequency Sonar), que esencialmente es un sensor que sumergimos en el agua y que emite energía. Recibe la energía emitida devuelta para analizar lo que rodea al cazo. Este sistema de balancín también es completamente extraíble”.

Como el MH-60 es una plataforma multifuncional, hay varias capacidades diferentes que se pueden integrar o eliminar, pero también hay sistemas que están “fijos” a la configuración del MH-60R. Estos sistemas fijos son el radar multimodo en la parte inferior, el sistema de orientación multispectral (MTS) y las distintas antenas. La configuración fija también incluye una cámara infrarroja con visión frontal (FLIR). Además, el helicóptero está equipado con una amplia gama de detectores de medidas de apoyo electrónico (ESM).

El LT Stromback también explica que existe una amplia variedad de configuraciones diferentes y, dependiendo de la misión, el Romeo se puede modificar

para realizar la misión específica para esa salida. “También podemos incorporar tanques de combustible externos para extender el tiempo de nuestra misión en el mar. Obviamente, los tanques de combustible externos nos hacen más pesados, por lo que debemos tener en cuenta si este peso adicional nos va a ayudar o perjudicar”. Por último, pero no menos importante, el MH-60R Seahawk también puede transportar torpedos, cohetes y misiles. El teniente Stromback continúa: “Somos lo que llamamos una plataforma “Pouncer”. Nunca seremos enviados a destruir un barco, pero podemos lanzar un ataque contra un barco adversario si es necesario. Nuestros ataques normalmente se utilizan más como disuasivo para hacerles repensar lo que están haciendo, o dañarlos para inhibir su capacidad de continuar con su curso de acción actual. Sin embargo, podemos ser letales contra objetivos más pequeños si es necesario”.

Despliegues

Los MH-60S y MH-60R Seahawks se despliegan periódicamente en el mar. “Existe una diferencia entre un escuadrón de portaaviones, asignado a un Carrier Air



MH-60R con una decoración muy especial del HSM-78.

Wing (CVW), y un escuadrón expedicionario. Los escuadrones de portaaviones son una parte integral del grupo de ataque de portaaviones. Esto significa que, cada vez que se despliegue el Grupo de Ataque de Portaaviones, saldremos con ellos, generalmente es un cronograma bastante establecido y usted saldrá para despliegues relativamente largos. Los despliegues expedicionarios suelen ser más cortos y no tan inamovibles ni conocidos de antemano en comparación con un escuadrón de portaaviones". Entonces, por ejemplo, los escuadrones expedicionarios se pueden desplegar en un buque de combate litoral (LCS) o en un destructor de navegación independiente, y un despliegue promedio demora aproximadamente de 3 a 5 meses, mientras que un despliegue en un grupo de ataque de portaaviones puede durar de 9 a 10 meses. en el mar. "Como los escuadrones expedicionarios no están adscritos a un CAW, sus horarios son más dinámicos y no tienen tanto conocimiento libre de cuándo van a ser desplegados. Pero normalmente son compromisos más cortos. Son bastante versátiles porque pueden aumentar los escuadrones según sea necesario, lo

cual es bastante útil, especialmente en momentos como estos. Son un activo excelente", según LT Stromback.

El número de MH-60R Seahawks desplegados depende del tipo de despliegue. "Normalmente traemos unos cinco Romeos para el despliegue de portaaviones y dos Romeos para el despliegue de un destructor o crucero. Normalmente, se despliegan una o dos tripulaciones por cada avión desplegado. La tripulación de un MH-60R Seahawk está formada por un comandante de helicóptero, un segundo piloto, designado como H2P, y uno o más tripulantes. La tripulación aérea son nuestros operadores de sensores y nadadores de rescate". comentarios del LT Stromback; "No puedo hablarles lo suficiente. Son increíbles. Son increíblemente inteligentes y experimentados, y tienen que ser inteligentes para llevar a cabo nuestras misiones antisubmarinos y tienen que ser atléticos para poder realizar las tareas de búsqueda y rescate. Realmente son el mejor sensor que tenemos. Son los expertos en la materia a bordo de gran parte de las misiones que realizamos. Si bien ASW y ASUW son nuestras

misiones principales, entrenan muy duro para mantener la experiencia en búsqueda y rescate, lo cual es increíblemente exigente. Recientemente pasamos una inspección SAR con gran éxito, obtuvimos una puntuación más alta que los últimos cinco escuadrones que fueron inspeccionados, que incluían a los escuadrones Sierra".

"Con el despliegue extendido de los operadores, obviamente, cada vez que estás lejos de la familia es difícil. La Marina ha estado avanzando para que su impacto sea un poco menor y negativo. Algunos operadores están intentando incorporar algún tipo de Wi Fi a bordo, para que al menos puedas enviar mensajes a tu familia, lo cual es una excelente manera de mantenerte en contacto con la gente del hogar".

"También hay correo electrónico a bordo. Normalmente, así es como puedes comunicarte. Pero en general, al final del día, nos inscribimos en esto, todos sabíamos que era una especie de opción. Sé que también tengo amigos en la costa este. Su oficial al mando prepara a la tripulación lo mejor que puede co-

municándoles que se supone que estarán ausentes durante ocho meses, pero que planean hacerlo para once meses. Pero definitivamente tiene un precio, pero los CO y XO son muy conscientes de ello. Hacen un gran trabajo para asegurarse de que todos se sientan bienvenidos y escuchados. Pero obviamente a nadie le gusta oír que te van a prorrogar tres meses más”.

Mantenimiento

“En términos de aparatos desplegados, contamos con personal de mantenimiento increíblemente capaz a bordo durante nuestro crucero. Normalmente les mostramos todo lo que puedan necesitar para realizar sus inspecciones importantes, pero obviamente eso es una tonelada de material. Es mucho estrés para la aeronave, la vida útil de la aeronave y las inspecciones y el mantenimiento están determinados por las horas operativas de vuelo. Entonces, si

vuelas cada vez más, obviamente los helicópteros se ponen en fase o tuvieron que pasar inspecciones antes”.

“El equipo de mantenimiento normalmente tiene todo lo que necesita en el barco para realizar las inspecciones y servicios mencionados anteriormente. Intentan realizar grandes inspecciones/trabajos de mantenimiento antes de hacerse a la mar para no tener que hacerlo en el mar, pueden hacer algo llamado rebase que reinicia el reloj”.

“Siempre que necesiten piezas específicas, contamos con la entrega Carrier on Board (COD), que anteriormente realizaba el C-2A Greyhound y actualmente la realiza el CMV-22B Osprey. Los Osprey recogerán las piezas necesarias en el puerto y las transportarán al buque”.

Cazasubmarinos

LT Stromback explica con más detalle la misión principal de guerra antisub-

marina (ASW) asignada al MH-60R Seahawk. “Somos principalmente cazadores de submarinos, pero no estamos destinados a ser “asesinos” (killers) de submarinos, si eso tiene sentido. Podemos transportar torpedos, que usaríamos contra submarinos, y misiles y cohetes, que se usarían contra barcos de superficie. Podemos llevar una combinación de misiles Hellfire AGM-114 y cohetes APKWS (Advanced Precision Kill Weapon System). Podemos llevarlos en nuestros pods externos. Los torpedos son los MK-46/54”.

“El MH-60R Seahawk está equipado con un sistema de autodefensa integrado, que nos alerta sobre cualquier misil entrante e incluso proporciona una alerta temprana en caso de que estemos siendo un objetivo. En comparación con los medios de los cazas, no podemos hacer mucho, pero definitivamente tenemos nuestras maniobras”.

El MH-60R Seahawk también está equipado con equipo de supervivencia. “Si estamos en una misión, existe la posibilidad de que alguien nos esté apuntando. Las señales electrónicas utilizadas para atacarnos se detectan y mostrarán dife-



rentes símbolos en nuestros monitores. Estamos capacitados en los diferentes tipos de ataques y sabemos cómo evadir cada posible amenaza. También estamos equipados con sistemas de autodefensa, tenemos dispensadores de paja (la paja es esencialmente pequeños fragmentos de aluminio) y tenemos bengalas. Nuestro sistema de autodefensa integrada (ISD) tiene modos que se activarán automáticamente si detecta ciertas cosas. El helicóptero se protegerá a sí mismo de muchas formas. Y luego la tripulación irá más lejos a partir de ahí”.

puede detectar un globo en el océano. Es capaz de detectar un periscopio incluso a grandes distancias. No sólo podrá detectarlo, sino que también podrá determinar y alertar a la tripulación sobre un probable periscopio. De hecho, así es como encontramos la mayoría de

Dos MH-60S del HCS-5 en vuelo sobre el Atlántico

los submarinos”.

“También podemos utilizar este radar para búsqueda y rescate, lo cual es increíble. Si hay una persona en el agua, este radar la detectará al 100% y la separará según el tamaño de los objetivos para darnos una pista: pequeño, grande,

saber dónde están, pero también se rastrea a los otros buques de guerra adversarios en todo momento”.

“Estamos limitados por lo que podemos transportar en cuanto a peso. Así que nuestros torpedos no serán tan pesados como se necesitarían para hundir definitivamente un submarino. Nuevamente, si los golpeamos, no necesariamente los mataremos. Pero podría agrietar el casco, lo que podría afectar gravemente a sus operaciones”.

“Una de las cosas que nos hace tan buenos en la caza de submarinos es nuestra Detección y Discriminación Automática de Periscopio por Radar (ARPDD). Básicamente, este radar es tan bueno que

mediano. Entonces, si estamos buscando a una persona en el agua, podemos ver un pequeño objetivo aparecer en el radar y, dependiendo del alcance, podemos verificarlo visualmente con nuestro FLIR. Una vez más, tienen un símbolo discreto para los submarinos, para que no los confundamos simplemente con basura marina”.

“Como alternativa, existen muchos modos de radar diferentes. Algunos modos que son buenos para distancias más largas. Pueden ver todo lo que hay ahí fuera, pero no será tan bueno a nivel de detalle, pero tiene un alcance bastante bueno, aproximadamente 160 millas, especialmente si hay condiciones climáticas favorables”.

“Las circunstancias climáticas y ambientales juegan un papel importan-

“Hay diferentes maneras en que podemos hablar con los submarinos y, de manera realista, ciertamente esperamos que si hay un submarino adversario instalado allí, tenga una cola estadounidense. Es imperativo saber dónde se encuentran en todo momento los activos sumergidos del adversario. Así es como funciona este juego: siempre quieres



**En la otra página,
Seahawk MH60R
del HSM-71.**

**Derecha, línea de
vuelo de aparatos
MH-60R del HSM-
71 de la USN**



te en nuestras gamas. Antes de cada vuelo, informamos qué tipo de tiempo esperamos y, cuando realizamos una misión, informamos cómo afectará eso a nuestros sensores y qué alcances se prevé que tengamos”.

“El radar de vigilancia marítima (MMR) multimodo APS-153 es un radar multimodo aerotransportado liviano capaz de realizar búsquedas en la superficie, interrogación IFF y radar de apertura sintética inversa (ISAR), que es la nueva versión del APS-147 originalmente desarrollado para el SH-60R y remanufacturado para el MH-60R Seahawk. El radar avanzado APS-153 puede escanear en seis modos diferentes. Esto incluye los modos, búsqueda costera, búsqueda corta, búsqueda larga, periscopio corto, periscopio largo, ISAR y ARPPD. La interrogación IFF también se puede utilizar en diferentes modos. Obviamente, estos modos a veces están sujetos a limitaciones específicas, por lo que es posible que tengamos que alternar entre los diferentes modos para obtener una evaluación clara y exacta de lo que hay disponible. Pero el radar del “Romeo” es muy bueno. Y luego, el IFF puede ayudarnos a identificar mejor un contacto recién detectado”.

“En cuanto a sensores lanzables, tenemos sonoboyas DIFAR (Análisis y grabación direccional de baja frecuencia) para sonar pasivo y DICASS (Sistema de sonoboyas activadas por comando direccional) para sonar activo. Nuestro ALFS o “cazo”, es también uno de nuestros medios para utilizar el sonar activo contra pistas subterráneas. Desplegamos un transductor de sonar en el agua, envía pings y absorbe los retornos. Los sonidos de retorno te avisan si hay algo aquí afuera que está golpeando la señal de sonido emisora, esto se mostrará en la pantalla del helicóptero”.

“Utilizamos sonoboyas pasivas para localización, seguimiento e identificación, y sonares activos para localización y seguimiento. Tenemos que tener cuidado cuando utilizamos nuestro sonar activo. El balancín emite una señal de muy alta frecuencia, por lo que queremos ser conscientes de la vida marina y del entorno mismo. Pero es un medio muy eficaz para perseguir a los submarinos. Pero una vez que empezamos a usar el sonar activo, cualquier submarino en el área lo oírás. Si empezamos a rastrearlos con un radar activo, sabrán absolutamente que nosotros sabemos dónde están, lo que a veces podemos utilizar

como elemento disuasivo. A veces no es necesario lanzar un torpedo para disuadir a un submarino de hacer algo malo. A veces, el simple hecho de que ellos sepan que sabemos dónde están es suficiente para detenerlos”.

“El sistema de medidas de apoyo a la guerra electrónica (ESM) es un detector de emisor pasivo y podemos identificar y localizar una amplia variedad de señales electrónicas. Este sistema se utiliza siempre que hemos detectado un emisor de interés o un emisor único. Por ejemplo, podemos esperar ver un Nav-9, que es un radar de navegación, o prácticamente cualquier barco que exista. Y se basa en las frecuencias que detecta el sistema. Entonces, ciertos buques de guerra emitirán ciertas frecuencias. Eso nos ayudará a entrar si estamos buscando un buque de guerra en particular. Sabemos el tipo de emisores que son únicos de esa embarcación específica, por lo que podemos programar que en nuestro sistema cuando nuestros sensores detecten uno de los emisores únicos, nuestra aeronave nos alertará automáticamente. Podemos entrenar para esto en nuestros simuladores de vuelo. Sé que se está convirtiendo en un asunto cada vez más importante en el mundo real”.



“El sistema AIS es el sistema de información automatizado. “Es lo que estás programado para escupir sobre ti mismo. Se supone que cada barco debe registrar e informar quién es usted, de dónde viene y adónde va. Sin embargo, no siempre hacen eso. Si estamos buscando una nave enemiga, esperamos que intenten falsificar el AIS, por lo que no será tan útil en ese aspecto. Pero si simplemente estamos volando para obtener una imagen de la superficie del barco al que estamos conectados y nuestro radar detecta un contacto de superficie grande, podemos ver desde el AIS que se trata, por ejemplo, de un barco portacontenedores que sale de un puerto a otro. . Podemos corroborar esto con nuestros otros sensores para determinar si realmente es lo que dice ser”.

Todas las piezas del rompecabezas generan una imagen más amplia.

Los Seahawks “Romeo” y “Sierra” pueden coordinarse con otros activos. “Podemos hablar con los F-35C Lightning II, F/A-18 E/F Hornets, EA-18G Growlers, P-8A Poseidons, E-2C/D Hawkeyes, MV-22 Ospreys y drones. Y, obviamente, podemos hablar con los barcos, tenemos los medios para poder hablar directamente con los barcos y los portaaviones a través

de una línea segura. Y luego tenemos un sistema llamado Link-16 que nos permite hablar con todos los jugadores y todos podemos insertar lo que estamos viendo en el mismo sistema, para que todos puedan compartir lo que ven”.

“Entonces, si uno de nuestros otros activos ve algo, puede empujarlo hacia el Link 16, y eso permite que todos en esa red obtengan una mejor idea de lo que hay a su alrededor, lo que ayuda en la conciencia situacional general y la seguridad. Cada activo tiene diferentes fortalezas, y cuando todos podemos compartir nuestras fortalezas, nos permite generar una visión más amplia y evaluar a qué nos enfrentamos realmente mientras estamos desplegados en el mar”.

Carrier Air Wing del futuro: las lecciones aprendidas

Entre el 2 de agosto de 2021 y el 14 de febrero de 2022, el escuadrón MH-60R HSM-78 “Blue Hawks” asignado al Carrier Air Wing 2, estuvo en un despliegue con el CVN-70 USS “Carl Vinson”. Este crucero, denominado “Carrier Air Wing of the future cruise”, fue el primer despliegue que incluyó el F-35C Lightning II y el E-2D avanzado Hawkeye. El escuadrón MH-60S desplegado durante este crucero

fue el HSC-4 “Black Knights”.

Con las capacidades mejoradas del nuevo E-2D Hawkeye que aumentaron las capacidades de escaneo, los F 35C Lightning II están equipados con capacidades de comunicación adicionales de última generación y capacidades de escaneo electrónico, así como la introducción de drones. ¿Afecta esto a las operaciones del MH-60R Sea Hawk?

LT Stromback explica que estas capacidades permiten a la tripulación del Seahawk acceder a más información y enviar y recibir datos de otros activos en sus propios monitores. “Mejora absolutamente nuestra capacidad de entrenar juntos como equipo y luchar juntos como equipo; de hecho, entrenamos para integrarnos con ellos. En nuestros simuladores de vuelo somos capaces de simular perfiles completos de misión, donde simularemos que estamos trabajando con un E-2C/D Hawkeye o un P-8A Poseidon, un jet o incluso otro barco. En la simulación, obviamente, será un instructor el que hará las llamadas y actuará como el otro activo, pero nos permite practicar el trabajo con otros y compartir información. En la flota, es muy beneficioso poder tener a alguien supervisando en altitudes más altas,

como los P-8 y E-2. Debido a la naturaleza de nuestra plataforma, obviamente no podemos llegar tan alto. Por lo general, el P-8A Poseidon o un E-2C/D Hawkeye allí arriba transmitirán sus bits de información de tal manera que nos permita hacer algún reconocimiento o vigilancia armada y reportarles la información detallada y eso tiene demostrado ser altamente eficaz”.

El sistema de radar integrado en el MH-60R es bastante comparable al radar de búsqueda de superficie del E-2C/D Hawkeye. La diferencia en la aplicación LT Stromback explica: “Podemos llegar más abajo que ellos. Pueden bajar, obviamente. Pero el MH-60R normalmente funciona a menor velocidad y, si se desea, a una velocidad reducida para que podamos investigar las cosas con más detalle a medida que aumenta el tiempo de escaneo”.

El LT Stromback explica: “Como este fue el primer crucero con tantas capacidades nuevas, hubo lecciones aprendidas e información que compartir. Para mí personalmente, ha sido en gran medida transparente, porque durante todo el tiempo que estuve entrenando con el Romeo, tuvimos entrenamiento para coordinarnos con los otros activos del Carrier Air Wing. Comenzando durante nuestro entrenamiento con el Escuadrón de Reemplazo de Flota (FRS), nos estamos coordinando con todos los demás activos posibles. Es una gran ventaja poder coordinar entre los activos y obtener con bastante facilidad la información que específicamente tienen o están recopilando, por lo que hay una máxima disponibilidad de información en todo momento durante la misión en cuestión. Esto es algo para lo que intentamos entrenar tan a menudo como podamos”.

Con toda esta información disponible, ¿alguna vez ha tenido problemas por tener demasiada información? LT Stromback continúa: “Oh, absolutamente. Mientras habla con otros aviones, existe la posibilidad de que se activen aproximadamente seis radios en cualquier momento en el que se esté comunicando y esté cambiando continuamente entre ellas. Pero es por eso que contamos con una tripulación completa durante cada misión que realizamos.

Así que siempre volaremos con dos pilotos y al menos un tripulante. A veces salimos con varios Romeo. Así que fluye mucha información, pero también hay un gran equipo capaz de procesarla. Y luego tenemos conexiones con los barcos de superficie. Entonces, si tenemos cosas que estamos viendo, podemos transmitirles esa información, lo que les permite investigar más a fondo. Por ejemplo, si les enviamos algunos datos de guerra electrónica, también pueden buscar cosas por nosotros. Así que hay mucha ayuda disponible, lo cual es bueno. A veces te sientes abrumado. Pero, una vez más, nos entrenamos muy duro para trabajar juntos como equipo y hacerlo parecer mucho más manejable y utilizable”.

Cooperando con no tripulados

“Entrenamos con drones, pero actualmente los drones se utilizarán en gran medida como refuerzo. Hasta donde yo sé, nunca pretenden ser un reemplazo”.

“No anticipo que el Romeo será reemplazado por drones en un corto plazo, pero a medida que la capacidad no tripulada evolucione en el futuro, muchas de las tareas pueden transferirse. Personalmente, no espero que el MH-60R Seahawk sea reemplazado por drones simplemente porque nuestra capacidad como tripulación para profundizar en la interpretación de la información y procesar. Realmente ayuda poder evaluar el problema a partir de muchas fuentes de información y analizar los resultados.” “Son muy sofisticados, con solo escuchar lo que planean hacer con los drones en el futuro, se lograrán cosas increíbles”.

Avanzando

La versatilidad del MH-60R Seahawk garantizará el propósito y la necesidad del uso de los helicópteros y sus tripulaciones capacitadas para cumplir con la detección de alerta temprana de la Guerra Antisubmarina, Interconectado con los demás activos del grupo de ataque del portaaviones, el helicóptero y su tripulación cumplen un papel vital para anticipar cualquier posible adversario sumergido.

Los aviones no tripulados desempeñarán un papel cada vez más importante

en la aviación naval del siglo XXI. Estos activos no tripulados complementarán las capacidades de los aviones y helicópteros existentes asignados al Carrier Air Wings. La interpretación y análisis de los datos sigue siendo una tarea que requiere la participación humana, ya que la información adquirida de los diferentes sistemas del MH-60R Seahawk requiere mucha interconexión de puntos. La información se puede transferir y compartir fácilmente con buques de guerra y otras aeronaves asignadas al ala aérea del portaaviones a través de líneas de comunicación seguras.

Esto permitirá a los comandantes de flota basar su decisión en la mejor información disponible en un escenario en tiempo real. El MH-60R Seahawk seguirá siendo un activo vital y confiable para garantizar la seguridad de los grupos de ataque de los portaaviones durante el período de mediano plazo. **FAM**



Formación de vuelo de un MH-60R y un MH-60S de los Escuadrones HCS-5 y HCS-46 de la USN.