

La eficacia demostrada por los drones de combate -tipo Reaper- en escenarios de contrainsurgencia está preparando el camino para el empleo de este tipo de aparatos en contextos de guerra convencional. Uno de los principales proyectos es el X-47B, que constituye una de las primeras piedras en el desarrollo de la aviación naval de ataque no tripulada.

En 2007 la US Navy otorgó a Northrop Grumman el contrato para la fabricación de dos demostradores X-47B, con casi 19 metros de envergadura. El primer vuelo tuvo lugar en febrero de 2011. Está previsto que las pruebas de despegue y aterrizaje se realicen durante 2013 en el portaviones *USS George Washington*. Al tratarse de un dron embarcado, se ha reforzado su estructura para que soporte las exigencias del despegue con catapulta y el aterrizaje con enganche. También se han seleccionado materiales que eviten la corrosión marina y se ha diseñado su sistema para que pueda integrarse con el mando y control del portaviones en un ambiente de elevadas interferencias electromagnéticas. El X-47B deberá adaptarse a las limitaciones de espacio y al ritmo de operaciones en lo relativo a salir, desplazarse dentro del hangar, ser elevado a cubierta, situarse en línea, despegar y aterrizar; tareas todas ellas que realizará de manera completamente autónoma. Como es lógico el mayor reto consistirá en aterrizar solo en la cubierta del portaviones. El operador humano se limitará a pulsar un click de ratón sobre el comando aterrizar (como ya sucede con otros muchos modelos que aterrizan en pistas sobre tierra), pero con la dificultad añadida de hacerlo en una plataforma de apenas trescientos metros, en movimiento en medio del mar. Si lo logra, sentará las bases de una gran innovación en materia de aviación naval.



Está previsto que en 2014 se instale equipo de reabastecimiento en vuelo en el X-47B para aumentar su radio de acción. Actualmente es de 1.300 millas náuticas (2.407 kilómetros) con una carga de dos toneladas. Y si al reabastecimiento en vuelo añadimos el hecho de que se trata de un avión sin piloto, el incremento de su alcance y persistencia resultará sustancialmente superior al de los aviones de combate tripulados: en total entre cincuenta y cien horas con múltiples reabastecimientos. Ello permitirá que los portaviones norteamericanos puedan utilizarlo contra objetivos situados en tierra, mientras el grupo de combate permanece

alejado de las capacidades de denegación de área (submarinos, aviones de combate, misiles de crucero y misiles balísticos antibuque) de que se están dotando países como, por ejemplo, China. Al mismo tiempo [la empresa Northrop Grumman está desarrollando una variante cisterna del Global Hawk](#), por lo que probablemente los drones X-47 acabarán siendo abastecidos por otros drones.

El X-47B está pensado para tres tipos de misiones: reconocimiento/vigilancia, supresión de defensas aéreas enemigas y ataque. A diferencia de los drones de la familia Predator, el X-47 es *stealth*, lo cual se aprecia fácilmente en su apariencia exterior, sin cola ni aleta vertical, por lo que puede realizar las misiones enumeradas de manera más segura en un entorno de guerra convencional. Se trata de su principal ventaja ya que su velocidad es muy inferior a la de un avión de combate tripulado (de hecho, es subsónico, con una velocidad máxima de 550 km/h) y las dos toneladas de armamento que puede portar resultan modestas en comparación con los 7.711 kg del F/A-18E Super Hornet de la US Navy. Como suele suceder en los aviones *stealth*

, posee dos bodegas internas para que las armas no aumenten su firma radar. No se ha detallado el armamento que podrá llevar, pero en las misiones de supresión de defensas aéreas enemigas es seguro que utilizará misiles anti-radar y en las de ataque probablemente emplee bombas guiadas JDAM.

El X-47B puede volar a una altura algo superior a los 12.000 metros (40.000 pies). Es una forma de protegerse. Al tratarse de un avión *stealth*, con una maniobrabilidad inferior a los cazas (un problema que también afectaba a los F-117 y en la actualidad a los bombarderos B-2), debe volar de noche. Hacerlo a gran altura y con invisibilidad al radar reduce sustancialmente las probabilidades de ser identificado.