

El F-16 o el F-18

Futuro avión de combate y ataque

Jaime de Tucumán

El Ejército del Aire se enfrenta este año con una de las decisiones más difíciles y polémicas de su relativamente corta historia: la elección de un nuevo avión de combate, cuya compra, según las necesidades del presente momento, supondrá al país cerca de doscientos mil millones de pesetas.

Denominado como FACA (Futuro Avión de Combate y Ataque), el nuevo avión estaría destinado a dotar a la Fuerza Aérea española de un avión propio de la década de los 80.

Y lo cierto es que esta inversión parece no sólo justificada, sino para colmo, necesaria; la aviación de combate está compuesta en el presente momento por dos escuadrones de «Phantom» (40 aviones), dos de «Mirage» III (unos 26 aparatos), uno de «Mirage» F-1 (24, a los que se añadirán próximamente otros 48), unos 60 F-5 y 15 «Super Saeta». Si tenemos en cuenta que de éstos, tan sólo los «Mirage» F-1 son verdaderamente modernos, que los «Phantom» son muy viejos (las malas lenguas indican incluso, que algunos de ellos llegaron a España con agujeros de bala de cuando combatieron en Vietnam), que los «Mirage» III están a punto de cumplir los diez años de servicio, al igual que los F-5, que —existen versiones contrapuestas— según opiniones no son en absoluto idóneos para una aviación táctica, la conclusión parece evidente.

De ahí, que se convocara el concurso FACA, destinado, en principio, a encontrar un sustituto de los F-5 y «Phantom», ya que los «Mirage» III serían sustituidos por los «Mirage» F-1 y los «Super Saeta», supuestamente en futuro no muy lejano por los nuevos C-101 de fabricación nacional.

Se trataba de encontrar un avión que reemplazara eficazmente a ambos aviones, de por sí muy dispares (como simple dato diremos que los pesos máximos ó de despegue son de 23.000 kg. en el caso del «Phantom» y de 9.300 en el F-5) y se formularon propuestas para seis aviones: el F-5 de la McDonnell Douglas y el F-14 de la Grumman, que serían eliminados por su excesivo precio, el F-5E de la Northrop, versión muy mejorada del que existe en nuestro país, el F-16 de General Dynamics, y los F/A-18 y F-18L de McDonnell Douglas y Northrop, siendo alguno de estos sobre el que recaerá esta decisión.

Diferencias

Las diferencias entre el F/A-18L se derivan fundamentalmente del hecho de que el primero de ellos es un caza embarcado, destinado a la Marina norteamericana (que hasta el presente momento es la única que ha encargado este avión), mientras que el segundo es la versión terrestre; así, por ejemplo, el F/A-18 tiene un peso bastante superior, ya que necesita una serie de innovaciones que son inútiles para un avión basado en tierra.

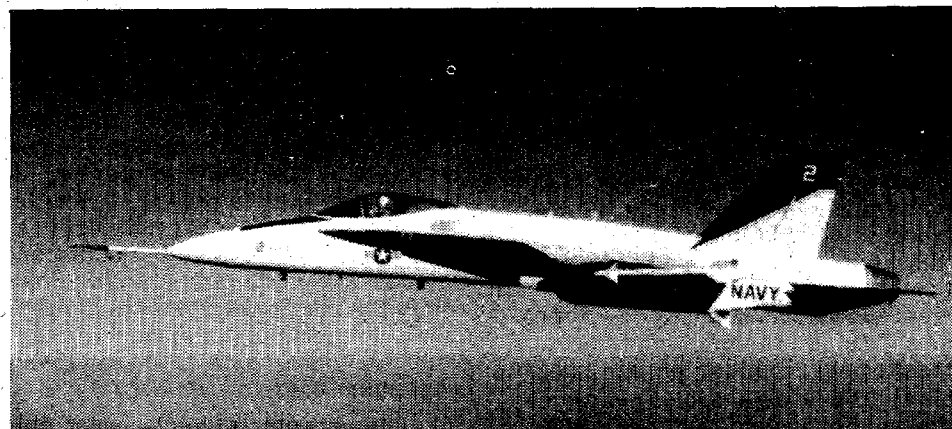
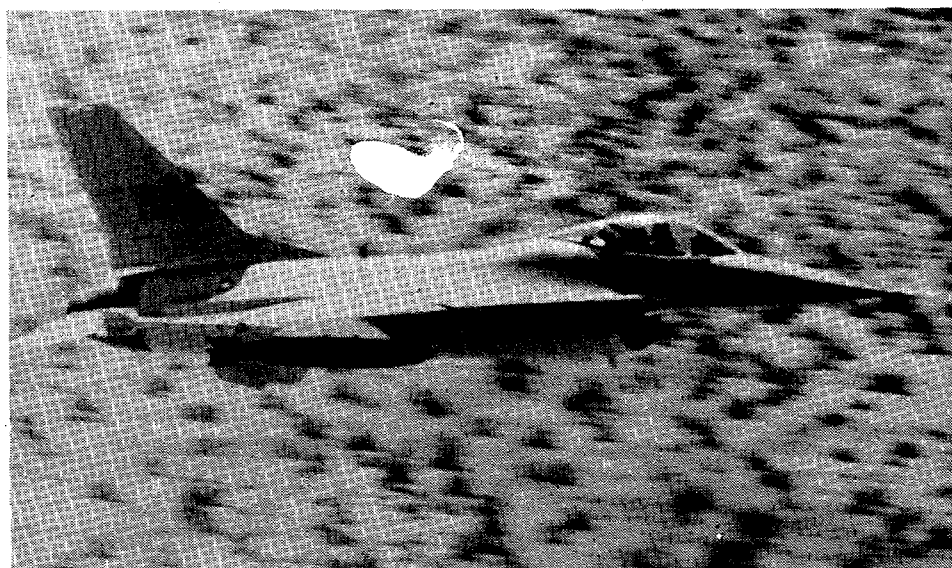
La pugna, por tanto, es entre el F-18 y el F-16, avión este último que fue derrotado ya en España por su homólogo francés, el «Mirage» F-1; y el problema no es fácil. En primer lugar, podemos decir —dependiente de los equipos que se decida instalarles— que el F-18 es entre un 10 y un 20 por 100 más caro que el F-16, hecho que sin duda tiene una vital importancia, cosa que no es de extrañar si tenemos en cuenta que tiene dos motores y su competidor, sólo uno.

Sin embargo, hay otros puntos que favorecen al F-

18, alguno de los cuales no es de índole exclusivamente técnica: es un avión más moderno, ya que realizó su primer vuelo a finales del año pasado, mientras que el F-16 lo hizo en diciembre del 76; por otro lado, la participación de Northrop en el desarrollo y construcción de este aparato —cifrada en un 40 por 100— es trascendental si tenemos en cuenta que esta empresa tiene importantes intereses financieros en la española Construcciones Aeronáuticas, S. A., sobre la que sin duda recaería el montaje o fabricación bajo licencia del caza que se elija, pese a que el F-16 es un poco más rápido, pudiendo alcanzar dos veces la velocidad del sonido, es decir, un 10 por 100 más que el F-18. Este se caracteriza, al parecer, por unas «performances» más elevadas de cara a una supuesta polivalencia, muy necesaria en el caso de España; por otro lado, los dos motores del F-18 son una ventaja, aunque gravan el presupuesto de mantenimiento; el F-18 ha sido ideado desde el principio para llevar misiles, tanto de guía radárica («Sparrow») como infrarroja («Sidewinder»), mientras que el armamento básico como interceptor (además de los cañones de varias barras de 20 mm. que llevan ambos) del F-16 era tan sólo este último, aunque se ha demostrado que puede utilizar eficazmente los dos con sus sistemas de abordó.

Interpelación comunista

Estos y otros aspectos parecían indicar como seguro vencedor del concurso al F-18, y así se le considera en medios del Ejército del Aire, aunque nada se podía, ni se puede considerar como oficial. De ahí, que causara sorpresa la interpelación del grupo parlamentario comunista, que, sin darse por enterado de



F-16 (arriba) y F-18 (abajo): dos alternativas para la aviación española.

comunicados oficiales sobre el tema (que especificaban claramente que habían sido elegidos como finalistas del concurso los tres aviones antes mencionados), tanto por parte del Ministerio de Defensa como de la Embajada española en Estados Unidos, como de los constructores de estos aviones, querían «saber» si eran ciertas las informaciones aparecidas en la prensa sobre la compra de aviones F-14, F-15 o F-16, que lo único que delataban era una falta de información total sobre el tema.

Pese a todo, es muy prematuro afirmar con seguridad cuál de los dos aviones se adquirirá finalmente; así, por ejemplo, el General Accounting Office norteamericano (que viene a ser una especie de Tribunal de Cuentas) en un informe supuestamente confidencial, ha recomendado a la Marina estadounidense que piense objetivamente la compra del F-18 antes de

dar la «luz verde» a su producción en serie, dado el deterioro que están teniendo sus características reales frente a las que se habían ofrecido en concreto. Según este informe, el avión que pensaba adquirir España tiene unas diferencias negativas en algunas de sus «performances», que oscilan entre un 5 y un 11 por 100, y se ha notado el deterioro, especialmente en la velocidad ascensional con un solo motor, incremento del peso del avión vacío de cargas extras, aceleraciones más débiles (un 11 por 100 menos), aumento de la velocidad mínima de aproximación, reducción del radio de acción. En el caso de la altitud máxima alcanzable con un solo motor, la pérdida se ha estimado en un 20 por 100. De todas formas habrá que esperar si estos datos serían aplicables también al F-18L.

Por lo demás, indudablemente el F-16 es una venta-

ja de cara a la OTAN, desde el punto de vista de nuestra posible entrada, cuando cuatro Fuerzas Aéreas europeas lo han elegido. Pensando en que la fabricación bajo licencia de este aparato no parece muy factible, ya que se realiza en Bélgica, zona muy próxima a España, se dice que Estados Unidos contrataría a CASA para la revisión de los aparatos de este tipo que tiene pensado basar en el Viejo Continente.

Sólo resta hacer una mención al hecho de que en este concurso no participe ningún avión europeo, como los nuevos «Mirage» 2000 y 4000, destinados a competir directamente con los F-14, 15 y 18, o el sueco SAAB «Viggen»; todo parece indicar que España sigue con su tradicional política de diversificación de fuentes, y que después de comprar los «Mirage» F-1, ahora le toca el turno a Estados Unidos.