



La Fuerza Aérea de Turquía

Türk Hava Kuvvetleri

ALVARO FERNANDEZ RODAS
Coronel de Aviación

TURQUIA, entre tres continentes, es puente natural entre Europa y Asia, la llave de los estrechos que permiten el paso entre los mares Negro y Mediterráneo, y lugar de confluencia de estructuras políticas, económicas, culturales y religiosas divergentes.

En tan estratégico lugar, Turquía se

ve hoy afectada por inestables y complejos factores; a la gran amenaza que suponía la URSS la sustituyen los conflictos surgidos en el Cáucaso y Asia Central, área en donde cinco nuevos Estados son de su etnia; el fundamentalismo, en sus puertas; el problema kurdo, dentro y fuera; el turbulento Oriente Medio, la confrontación ara-

bo-israelita y la situación del Golfo, o la guerra balcánica, en donde una de las partes es musulmana.

Deben añadirse los diversos contentiosos que sobre el Egeo la enfrentan a su aliada Grecia: la explotación de la plataforma continental, la extensión de las aguas territoriales, el control del espacio aéreo, el

status militar de las islas griegas próximas a Turquía, o la cuestión de Chipre.

Europea y asiática, Turquía es consecuente con sus raíces y lazos orientales pero está comprometida con Europa: Turquía considera a la OTAN, la Comunidad Europea y la UEO como los tres elementos principales de su seguridad.

LA DEFENSA TURCA

Su conflictivo entorno obliga a Turquía a dotarse de una potente Fuerza Armada que actualmente reestructura y moderniza. Para dotarse de material ha venido contando sobre todo con el apoyo de Estados Unidos (es la tercera nación beneficiada por la ayuda estadounidense, tras Israel y Egipto), de Alemania y otros aliados, y también con una parte importante del presupuesto nacional. Obtiene así un Ejército muy respetable de cara al exterior y de gran prestigio en su propia sociedad.

Los **principios básicos de la defensa** nacional turca pueden resumirse así: tomar todas las medidas precisas para mantener la paz en Turquía y en el mundo, reducir la tensión internacional y evitar la guerra; preservar la independencia e integridad de la nación, y asumir las tareas encargadas en los sistemas de defensa colectiva.

Por tales principios es miembro de la OTAN, suscribe acuerdos de defensa con Estados Unidos en este marco y apoya las conferencias de paz con sus hombres y medios. Actualmente, por citar un ejemplo referido a la Fuerza Aérea, mantiene un escuadrón de F-16s en la BA de Ghedi, Italia, para colaborar en la protección de la Zona de Exclusión de Vuelos de Bosnia-Herzegovina.

El Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas es el Presidente de la República, siendo el Primer Ministro con su Gabinete responsable del mantenimiento de la seguridad nacional. El Comandante de las Fuerzas Armadas es el Jefe del Estado Mayor General, quien en caso de guerra asume las funciones de Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, Gendarmería incluida. Tradicionalmente accede a este importante puesto -despacha di-

rectamente con el Primer Ministro- un general del Ejército de Tierra, normalmente un ex-Comandante de dicho ejército. Véase en el cuadro 1 la **organización general** de la Defensa y la particular de la Fuerza Aérea.

Dentro de la política de defensa del Gobierno, las funciones a realizar por el Ministerio de Defensa se ajustan a los principios, prioridades y progra-

dos Subsecretarías.

Las existencias de **personal** por ejércitos se muestra en el cuadro 2. Se incluye también la posible evolución para 1994.

El servicio militar es obligatorio, de 18 meses de duración. En septiembre de 1992 pasó a ser de 15 meses pero en enero pasado se volvió a los 18, a pesar de que grupos políticos



Dos F-16 de la FA turca.

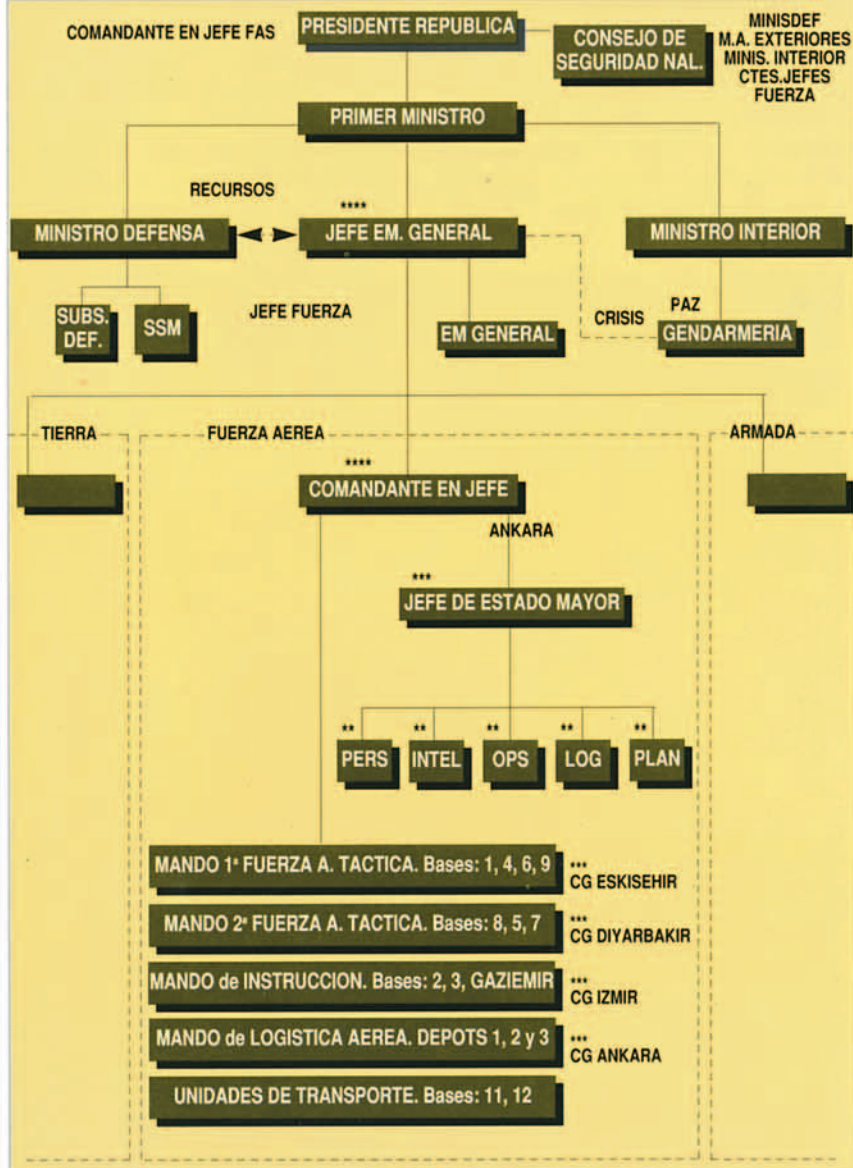
mas que determina el Jefe del EMG. Ambas organizaciones se informan y cooperan entre sí y son responsables ante el Primer Ministro de sus respectivas competencias. Estas, en cuanto al Ministro de Defensa, son presupuestarias, logísticas y administrativas y las desarrolla a través de

pedían que se redujera a 12 meses. Se estudia un plan de voluntariado para dotarse de unos 100.000 profesionales con la reducción al mismo tiempo de los efectivos totales hasta unos 350.000.

El **presupuesto de defensa** viene superando el 20% del nacional y en

ORGANIZACION DE LA DEFENSA Y FUERZA AEREA TURCA

Cuadro nº 1



ocasiones las ampliaciones posteriores han llegado al 25% o más. A dicho esfuerzo económico debe añadirse un presupuesto extraordinario (10.000 millones de \$ para la década 1985-95) creado para la modernización de la Fuerza, y la importante ayuda exterior. En el cuadro 3 se muestra la evolución del Presupuesto de Defensa con respecto al PIB y su comparación con la evolución media de la OTAN europea y la del español, también puede verse la distribución por servicios del Presupuesto de Defensa de 1993.

La necesidad de mejorar su material y armamento dentro de cierta autosuficiencia, apoyando al mismo tiempo a su propia industria y economía, decidió a Turquía en la década de los 70 a crear una infraestructura de **industria para la defensa** que hoy prosigue su desarrollo, con cada vez mayor utilización de la alta tecnología.

Se creó en 1985 la Subsecretaría para la Industria de Defensa o SSM, modificando otro organismo anterior, y una serie de empresas entre las que destaca, en cuanto a la producción aeronáutica, *TUSAS (Turk Uçak Sanay Anonim Sirketi)*, con sus factorías TAI (Turkish Aerospace Industries -primero se llamó *TUSAS Aerospace Industries-*) en Mürted, coproductora del F-16 y convertible a otras producciones aeronáuticas, y TEI (similarmente, Turkish Engine Industries) en Eskişehir, coproductora del motor F-110.

Para poder financiar con fondos extrapresupuestarios este proyecto se creó en 1986 la Fundación para el Apoyo a la Industria de Defensa, controlada por la SSM y un Comité Ejecutivo.

En esta progresión tecnológica Turquía ha firmado acuerdos de intercambio de información sobre la industria de defensa, además de con Estados Unidos con Francia, en octubre de 1992 y con Pakistán en febrero de 1993.

LA FUERZA AEREA

La *Türk Nava Kuvvetleri (THK)* fue creada en 1911 y se desarrolló rápidamente, teniendo gran actividad durante las guerras de los Balcanes, Primera Mundial y de Independencia (1920-23).



Tres F-5A de la Base Aérea de Diyarbakir.



Un F-4E Phantom II de la Base Aérea de Eskisehir.

Sus cometidos se resumen en mantener un creíble poder aéreo, doblegar la voluntad del enemigo a seguir la lucha, establecer un sistema de control y defensa aérea del territorio, apoyar las operaciones de los otros ejércitos, contribuir en las operaciones de Naciones Unidas o de la OTAN contra las amenazas de la paz mundial, y participar en acciones humanitarias interiores o exteriores.

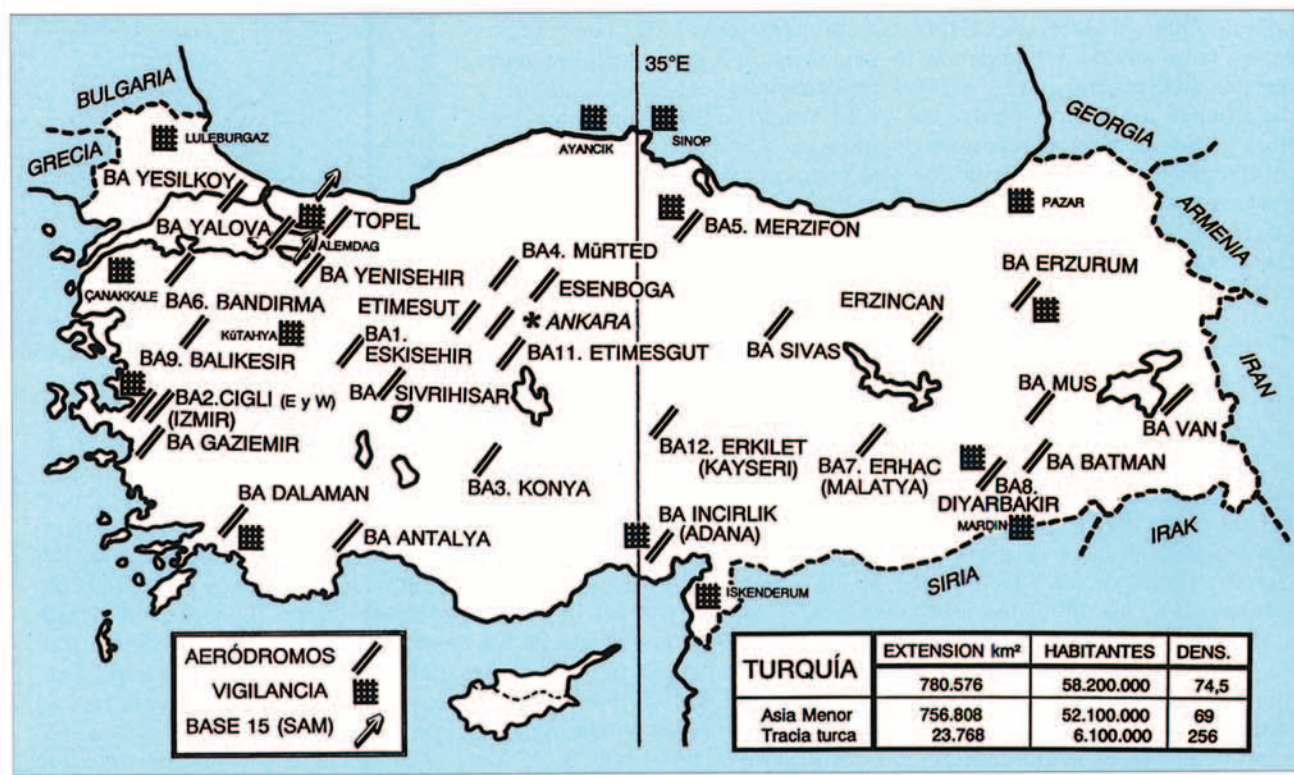
El emblema de la THK es el águila de la dinastía Selyúcida, en expresión de la tradicional resolución y coraje del aviador -y del soldado en general-turco.

Su escarapela hasta 1971, un cuadrado rojo con reborde blanco, fue sustituida por la circular actual que portan los aviones en ambos lados del fuselaje y en el intradós derecho y extradós izquierdo, mientras muestra la enseña nacional en ambas caras del timón vertical.

La Fuerza Aérea se organiza en cuatro mandos: Mando de la 1ª Fuerza Aérea Táctica (1ª FAT), con cuartel general en Eskisehir; Mando de la 2ª FAT, con CG en Diyarbakir; Mando de Instrucción Aérea con CG en Ankara, y Mando de Logística Aé-

rea con CG también en Ankara. Existe además el órgano Unidades de Transporte Aéreo que recibe las órdenes directamente del Cuartel General de la Fuerza Aérea en Ankara. No hay regiones aéreas o mandos territoriales pero la 1ª FAT se establece en general al oeste del meridiano 35 y la 2ª FAT al este.

Ambas FATs constituyen la fuerza de choque de la THK y suponen 19 escuadrones de combate asignados a la OTAN. Cada FAT controla el espacio de su zona respectiva: en la occidental a través de la Base 15 de Mi-





C-160D Transall de la THK.



La empresa aeronáutica turca realiza el ensamblaje y fabricación de conjuntos de 50 aviones CN-235.

siles, Alemdag, y una red de radares fijos y móviles que dependen del 1^{er} Grupo de Control Aéreo, en Eskişehir; en la oriental la red de radares tiene su cuartel general en el 2^o Grupo de Control Aéreo, en Diyarbakir. Ambos grupos disponen y controlan tácticamente sus escuadrones de interceptación todo tiempo.

Del Mando de **Instrucción** depende la Academia de la Fuerza Aérea, asentada en Yesilkoy (Estambul) y Yalova, que proporciona la mayoría de la oficialidad tras cuatro cursos. Los pilotos pasan por el material T-41, SF-260, T-37, T-38, F-5 y F-4 hasta lograr su disponibilidad. Los oficiales no pilotos se preparan en las Escuelas Técnicas del Aire. Los suboficiales hacen también en estas escuelas técnicas, en Izmir (Esmirna) y Gaziemir, cursos de 12 a 18 meses que culminan en los diferentes destinos. Hay siete escuadrones de vuelo entre las Bases de Yalova -inicial-, Cigli -instrucción básica y reactor- y de Konya -curso avanzado de reactor-; simuladores de vuelo de F-16,

F-4 y UH-1H; polígonos de tiro en Konya, Incirlik, Acykir y Borankoy, como numerosas bases con refugios para aviones, listas para el despliegue en ejercicios y real

El Mando de **Logística** Aérea desarrolla sus actividades de mantenimiento y abastecimiento de los sistemas de armas y el armamento en tres Depots de Reparación y Mantenimiento. El n^o 1, en Eskisehir, para material reactor; el n^o 2, en Erkilet, para convencional y helicópteros, y el n^o 3 en Ankara, especializado en electrónica.

Las Unidades de **Transporte** Aéreo, al servicio de la Fuerza Aérea y del resto de las Fuerzas Armadas, son cuatro escuadrones, de los que tres están asignados a la OTAN.

Por el número de **medios aéreos** disponible la **FHK** resulta muy potente, sin embargo su inventario es muy diverso y, además y pese a la campaña de modernización iniciada, es aún en gran parte antiguo y procedente de segundo uso. Los C-47 vuelan desde hace medio siglo, los Viscount desde hace más de 40 años, más de 25 los



primeros C-130, los C 160 una veintena y los de escuela, T-41, T-34, T-33, T-37 y T-38 entre 20 y 30 años.

La composición y distribución del parque aéreo se muestra en el cuadro 4. Hay que señalar en cuanto al material más antiguo que las cifras sólo pueden ser aproximadas, dada su progresiva sustitución o renovación, también porque una parte está almacenada, como reserva o como recurso de canibalización.

En su mayor parte el material aéreo



Dos F-16 C de la Fuerza Aérea turca.

de ayuda procede de Estados Unidos -programas de cooperación y en compensación por el uso de bases e instalaciones-, también de Alemania, y Canadá, Bélgica, Holanda, Noruega. El embargo norteamericano entre 1974 y 1978 agudizó su deterioro y ocasionó la inmovilización de la mitad de la flota aérea de entonces.

Para sustituir a los F-104 y parte de los F-5 se acordó el 9 de diciembre de 1983 el programa *Peace Onyx I* para

Cuadro nº 2

PERSONAL. SITUACION Y PERSPECTIVA

	TIERRA	MAR	AIRE	
OFIC.	26.700	4.500	5.500	36.700
SUBOF.	27.200	10.800	21.400	59.400
TROPA	427.000	37.000	31.000	495.000
1992	480.900	52.300	57.900	591.100
1994	~ 350.000	~38.000	~46.000	~434.000
CIVIL 92	6.140	1.800	2.350	10.320
GENDARMERIA 1992				~100.000
GENDARMERIA 1994				~145.000

la coproducción entre *TUSAS* y General Dynamics (ahora Lockheed Fort Worth) de 136 F-16C y 24 F-16D (bloques 30 y 40) en Mürted y Eskişehir -otros ocho se adquirieron directamente-. La entrega del primer F-16 turco se hizo el 20.10.87. El programa que concluye en diciembre de 1994 tenía opción a la construcción de otra segunda serie de *Fighting Falcons*.

Los F-16s están incorporando el sistema de CME ALQ-178 tras un

AERONAVES DE LA FUERZA AEREA DE TURQUIA

Cuadro nº 4

MODELO	EXIST	EMPLEO	BASE/Escuadrón (Filo)	OBSERVACIONES
Donnell F-4E Phantom II	+110	cazabombardeo	Eskisehir/111,112. Erhac/171,172,173. Konya/131	Otros ~70F/RF en almacén En recepción 30RF de Alemania (+16 para repuestos)
RF-4E	18	reconocimiento	Eskisehir/113	
Lockheed Fort Worth F-16C	115	cazabombardeo	Mürted/141,142,143. Balikesir/192	Producción inicial 136 C y 24 D en Mürted. Recepc. desde 1987
F-16D	8	conversión	Bandirma/161, 162 Mürted/143	
Lockheed CF/F-104G	70	cazabombardeo	Diyarbakir/181,182.	Todos los F-104 en proceso de sustitución por F-16 y F-4E.
F-104S	20	caza	Balikesir/191,193.	Además otros ~ 100 en almacén
TF-104G	12	conversión		
Northrop F/NF-5A/B	+100	cazabombardeo	Merzifon/151,152.	Más un buen número en almacén
F/NF-5B	50	conversión, rec	Konya/132,133	
RF-5A	18	reconocimiento	Diyarbakir/184	
Grumman S-2E/A Tracker	34	antisubmarinos	Topel/301 (Base Aeronaval)	Opera la Armada
Lockheed C-130 Hércules	13	transporte	Erkilet/222.	Los 5 últimos recibidos en 1992
Transall C-160D	19	transporte	Erkilet/221	Ex-Luftwaffe
Douglas C-47	20	transp. VIP, EX y entrenamiento	Etimesgut/Grupo de Transporte	Sustitución progresiva por 52 CN-235s
CASA CN-235M	7	transporte	Etimesgut/Grupo de Transporte	Entregas entre 1991 y 1997
Pilatus B-N AEW Defender	1	vigil. electrónica		Recep. fin 1993. Opción otros 3
Cessna Citation III/II	5	transp/calibración	Etimesgut/Grupo de Transporte, 224	Cuatro adquiridos en 1984-85
VII	2			Los VII recibidos en junio 93
Vickers Viscount 794D	3	transporte VIP	Etimesgut/Grupo de Transporte	Recepción 1971
Gulfstream III/IV	3	transporte VIP	Etimesgut/Grupo de Transporte	El G-IV adquirido en 1992
LearJet	2	transporte VIP	Etimesgut/Grupo de Transporte	
SIAl Marchetti SF-260D	30	enseñ.transp.	Cigli/122	En producción 34. Opción 100
Lockheed T/RT-33	60	enseñ. recon.	Cigli/124 y bases principales	
Beech T-34 Mentor	12	enseñanza	Cigli/122	A sustituir por SF-260
Cessna T-37B/C	30	enseñ. básica	Cigli/123	A sustituir por SF-260
Northrop T-38 Talon	40	enseñ. reactor	Cigli/124	Primeros 1979, últimos 1994
Cessna T-41 Mescalero	18	enseñ. inicial	Yalova	A sustituir por SF-260
Bell UH-1H Iroquois	40	transp. enseñ. SA	Eskisehir, Diyarbakir y otras bases	Recepción desde 1985
Sikorsky UH-19	20	transporte, SAR	Etimesgut. Destacamentos	Recepción 1988-89

ARMAMENTO: Sidewinder AIM-9L, Sparrow AIM-7M, Maverick AGM-65, AS12, Bullpup AGM-12B, bombas Rockeye Mk 20. Algunos aviones de combate tienen capacidad nuclear.

contrato con Loral en septiembre de 1989 por el que se construirán 160 radares pasivos de alerta y 122 jammers. Por otro lado y mediante créditos FMS se está instalando también en algunos F-16 el sistema de visión infrarroja para baja cota nocturna LANTIRN.

En una competición para la adquisición de un avión ligero de transporte que sustituya a los C-47, se acordó entre SSM y CASA en diciembre de 1990 la compra de dos CN-235M y la coproducción de 50 en las factorías de TAI. El primer CN-235 construido por TUSAS se entregó el 13 de noviembre de 1992.

En otra competición similar para dotarse de un avión ligero de entrenamiento se llegó a un contrato en marzo de 1990 con Agusta para la adquisición directa de seis SIAI-Marchetti SF-260D y la construcción en Kayseri de 34 más.

La **defensa antiaérea** turca, cuyo cuartel general está en la Base 15 de



Un F-16C de la Fuerza Aérea turca repostando en vuelo.

misiles, dispone de ocho *filos* SAM con 128 misiles Nike Hércules y otros dos con 72 unidades de fuego Rapiet distribuidas por las bases aéreas principales. Éstas y otras importantes disponen también de AAA Bo-

fors 40/70, Oerlikon 35/90 y 20/120, y ametralladoras.

La red radar del **sistema de defensa aérea** es parte de la red OTAN. Hay SOCs en Eskisehir (1ª FAT) y Diyarbakir (2ª FAT), y CRCs en Iz-



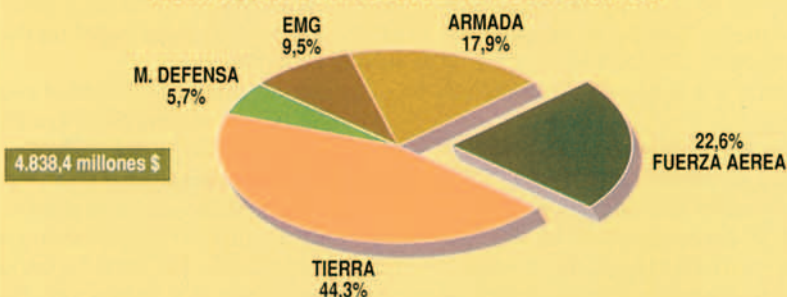
Dos SF-260D salen de la factoría de Kayseri.

EVOLUCION DEL GASTO DE DEFENSA EN RELACION CON EL PIB
A precios constantes. Cálculos según definiciones OTAN

Cuadro nº 3

	70/74	75/79	80/84	85/89	1988	1989	1990	1991	1992
TURQUIA	2,3	3,9	3,8	3,5	3,3	3,7	3,9	4	3,9
OTAN Europa	---	---	3,6	3,3	3,2	3,1	3	2,9	---
ESPAÑA	---	---	2,4	2,2	2,1	2,1	1,8	1,7	1,6

DISTRIBUCION DEL PRESUPUESTO DE DEFENSA 1993



Salón Aeronáutico Dubai-89. Un F-16C construido en Turquía se dispone para su exhibición en vuelo.

mit y Erzurum y diversos puestos radar de alcances 40/120 km.

Finalmente es importante señalar los **proyectos y previsiones** de la THK, algunos en fase de contratación:

- Hay un proyecto, denominado ATMACA (halcón), con tres programas para modernizar respectivamente 54 F-4E, 40 F-5A y 20 F-5B, y la infraestructura de industria-mantenimiento. CASA con Northrop podría concursar para la modernización de los 60 F-5.

- Consecuente con el anterior proyecto, otro para dotar a la Fuerza Aérea de un avión de entrenamiento avanzado parece que puede caer ahora en sus propios F-5A/B que, si se equipan con aviónica similar a la del F-16, podrían ser entrenadores de este material.

- Se firmó en marzo del 92, con el apoyo económico de Arabia Saudita, Kuwait, Emiratos Arabes y Estados Unidos, el *Peace Onyx II* -opción a otros 160 F-16s (bloque 50)- lo que supone la producción de al menos otros 80 de estos aviones. Al mismo tiempo la industria turca, TAI y TEL, suministrará 46 aviones a Egipto conforme al programa *Peace Vector IV*.

- Continuar la expansión del programa F-16 con la mejora progresiva de su aviónica y motorización. Para 1995 los F-16 estarán dotados del radar de control de tiro AN/APG-68. A los F-16 existentes se les actualizará el sistema radar hacia 1998.

- Se ha acordado a finales de 1992 la entrega de 45 ex-USAF Fairchild



A-10 *Thunderbolt* de apoyo cercano. Sería Turquía el único país que, fuera de Estados Unidos, utilizaría este avión. En 1995 deberán sustituir a los F-104 de los *filos* 191, que seguirá con sus misiones de entrenamiento y combate, y 193.

- Hay intención de adquirir al menos tres aviones de repostado en vuelo, podrían ser KC-135R del parque USAF o bien B.707 modificados en Turquía. Los pilotos de la *THK* ya han entrenado con los KC-135 de la USAFE.

- La asociación turca al programa FLA Europeo podrá permitir la sustitución de los C-130 y C-160 que en el año 2000 hayan cumplido su vida económica. Mientras, parece que se adquirirán más C-130.

- Un proyecto para la compra/producción de 720 helicópteros en 10 años, para las Fuerzas Armadas y gobierno, fue rebajado a 200 y se tradujo finalmente en 1992 en un acuerdo con Sikorsky para la compra de 45 S-70L (UH-60L) *Black Hawk* y la coproducción de 50, con opción de otros 55, en Mürted, ahora sólo para el Ejército de Tierra y la Gendarmería. Al mismo tiempo se ha adquirido a Eurocopter 20 AS.532 *Cougar* de transporte y a Rusia otros veinte Mi-8 *Hip*.

- Adquisición de una veintena de misiles aire-aire AMRAAM AIM-120 y misiles aire-superficie HARM AGM-88 para algunos F-16. Las entregas de HARMs podría iniciarlas Texas Instruments en noviembre de 1994.

- Adquisición a Hughes de entrenadores y guías de control del misil Maverick para 1996. Turquía ya participa en el Grupo Europeo Independiente de Programas, GEIP, en la producción de este misil.

- Potenciación de la defensa aérea. Por un lado, construcción con Thomson-CSF de 14 radares móviles 3D de vigilancia de largo alcance TRS-22XX, y de 18 unidades C3 con Aydin para integrar con los radares; las entregas de conjuntos integrados podrían iniciarse en 1994. Por otro lado, en cuanto a la adquisición de radares fijos de vigilancia lejana, en marzo

Un F-16D de la *THK*.

de 1992 se seleccionó el AN/FPS 117 de General Electric; hay opción a otros dos.

- Para mejorar la defensa antiaérea está por decidir un concurso entre los sistemas Contraves-ADATS, Crotale-NG y Roland M-3. También se quiere modernizar los cañones 40/70 Bofors y adquirir radares directores de tiro.

- Se han formalizado ya los contratos iniciales del TAFICS, un sistema integrado de comunicaciones para el gobierno y las fuerzas armadas que cuenta con el apoyo económico de la OTAN.

- Está pendiente de contratación la coproducción de una aeronave no tripulada, UAV, cuyo prototipo ha creado *TUSAS*.

TURQUÍA EN LA OTAN

Encuadrada en la OTAN desde el 18 de noviembre de 1952 es en extensión el tercero y en efectivos el segundo país de la Alianza, el más oriental y el único que tenía frontera común con la Unión Soviética, además de con Bulgaria, por lo que, unido a su posición geoestratégica general, ha tenido y tiene un papel fundamental en el flanco sur.

Por esta inmediata proximidad a la Unión Soviética ha venido teniendo, como se ha señalado, el apoyo programado de los Estados Unidos y de Alemania, y el esporádico de otros aliados.

El enfrentamiento greco-turco ha repercutido desde los años 70 en la cohesión aliada del flanco sur. Ha condicionado además a que la ayuda estadounidense a ambos aliados se haga proporcionalmente (7 a 10 respectivamente).

Como se ha visto, casi toda la Fuerza Aérea Turca queda disponible para la OTAN a través de la Sexta Fuerza Aérea Táctica Aliada, SIXATAF, del AIRSOUTH, con cuartel general en Izmir al mando de un teniente general de la *THX*; el segundo jefe es un general de división.

Para la Fuerza de Reacción (RF-Air) y Fuerza Móvil del ACE (AMF-Air) la Fuerza Aérea Turca dispone sendos *filos* de F-16s.

Turquía es además desde el 20 de noviembre de 1992 miembro asociado de la UEO ■