

Phantom: los viejos guerreros nunca mueren

consiguió antes de 1962 romper 16 marcas mundiales, incluyendo la de velocidad máxima y la de altitud absoluta. Como promoción McDonnell Douglas afirmaba: “un avión que es una fuerza aérea completa”. En 1960, ya como “Phantom II”, se convirtió en el primer interceptor moderno embarcado de la Navy de los Estados Unidos. En los años siguientes co-



DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

CON CASI 5.200 APARATOS, EL F-4 “PHANTOM II” NO ES NI POR ASOMO EL CAZA MÁS FABRICADO DEL MUNDO, RÉCORD QUE OSTENTA EL MESSERSCHMITT Bf 109 CON 35.000 CONSTRUIDOS. TAMPOCO ENCABEZA LA CATEGORÍA DE REACTOR DE COMBATE PUES LE AVENTAJAN LOS MÁS DE 18.000 MiG-15 SALIDOS DE LAS LÍNEAS DE PRODUCCIÓN DE MIKOYAN-GUREVICH. NI SIQUIERA ES EL CAZA ESTADOUNIDENSE CONSTRUIDO EN MAYOR NÚMERO YA QUE LE GANA ABULTADAMENTE EL P-47 “THUNDERBOLT” CON 15.660. TAMBIÉN SE QUEDA LEJOS EN LA CATEGORÍA DE CAZA SUPERSÓNICO FRENTE A LOS CERCA DE 14.000 APARATOS FABRICADOS DE SU RIVAL MÁS HABITUAL EN LOS CIELOS, EL SOVIÉTICO MIKOYAN-GUREVICH MiG-21. PERO, PESE A TODO Y PESE A LOS NÚMEROS, EL McDONNELL DOUGLAS F-4 “PHANTOM II” ES UNA LEYENDA QUE HOY EN DÍA SIGUE TODAVÍA EN SERVICIO EN ALGUNAS FUERZAS AÉREAS DEL MUNDO. ESTE ICONO DE LA GUERRA FRÍA ES EL AVIÓN DE COMBATE SUPERSÓNICO ESTADOUNIDENSE “MODERNO” MÁS FABRICADO Y VENDIDO ENTRE LAS NACIONES OCCIDENTALES. POR DETRÁS LE SIGUE OTRO AVIÓN EXCEPCIONAL, EL F-16 “FIGHTING FALCON”, UNA AERONAVE QUE TODAVÍA ESTÁ EN PRODUCCIÓN.

EL NACIMIENTO DEL PHANTOM

Una época de grandes presupuestos, grandes necesidades y grandes firmas constructoras permitió que McDonnell Aircraft, bajo su propia iniciativa y financiación, comenzase a desarrollar en 1953 un caza a reacción con capacidad todo-tiempo. Aunque ese mismo año perdió el programa de la Navy para un caza de superioridad aérea, sus ingenieros contaban con la experiencia

adquirida en la construcción de más de 1.000 aparatos navales de FH-1 “Phantom”, F2H “Banshee” y F3H “Demon”. El 27 de Mayo de 1958 realizó su primer vuelo el prototipo de un avión multitarea basado en portaaerones, el XF4H-1 o “Super Demon”. El origen del F-4 incluía titanio en su estructura, dos potentes motores, los misiles más avanzados del momento y un radar de impulsos doppler que le permitía calcular el rumbo, distancia, altitud y velocidad de otras aeronaves. Tales eran sus prestaciones que

menzó a dotar a las otras ramas de las fuerzas armadas estadounidenses, como los Marines, la USAF o la Guardia Nacional, que lo convierten, de momento y hasta la llegada del F-35, en el único aparato que ha sido común en todas ellas. El Phantom también ha sido el único avión que ha constituido tanto el equipo acrobático de los “Thunderbirds” de la USAF (F-4E) como el de los “Blue Angels” de la Armada (F-4J). Además, a lo largo de su dilatada carrera, ha servido a las fuerzas armadas de otras once naciones. En algunas de ellas sigue siendo un avión de primera línea en zonas “calientes”, como los aparatos turcos que operan en los territorios kurdos, los surcoreanos o japoneses, o los que todavía dan solvencia a la Fuerza Aérea Iraní.



JAPÓN ES EL ÚNICO PAÍS QUE HA FABRICADO PHANTOMS FUERA DE ESTADOS UNIDOS. SUS APARATOS TODAVÍA ESTÁN EN ACTIVO Y PRESTANDO ATENCIÓN A LAS ACTIVIDADES NORCOREANAS Y CHINAS EN LA REGIÓN.

«Tales eran sus prestaciones que consiguió antes de 1962 romper 16 marcas mundiales, incluyendo la de velocidad máxima y la de altitud absoluta»

La primera versión, el F-4A, fue apenas un preámbulo del F-4B. De la segunda se fabricaron 667 unidades que fueron adquiridas en su totalidad por la Navy y Marines estadounidenses. A diferencia de su predecesor la cabina en tándem para piloto y navegante era más abultada, estaba dotado con un radar AN/APQ-72, detector de infrarrojos y dos motores J79-8 que proporcionaban 7.711 kg de empuje. Su entrada en servicio a partir de 1960 fue tan excepcional que rápidamente relegó al F8U “Crusader” en tareas de intercepción, protección de la flota, ataque a tierra o misiones de control aéreo avanzado.

Todo ello con una carencia que los combates y los años solventarían por pura necesidad en modelos posteriores: un cañón interno. El primer despliegue a bordo de un portaaviones fue en el USS “Forrestal” a finales de 1962. La USAF, tras comprobar que el Phantom era un avión muy superior a todos los que disponían en su inventario, decidió la adquisición de la versión F-4C.

Entró en servicio en 1963 con mandos dobles, motores de mayor empuje, un radar mejorado y un sistema de reaprovisionamiento en vuelo, por citar algunas mejoras. 1965 fue el turno de un desarrollo para reconocimiento táctico, el RF-4C, una variante que contaba con sistema de

exploración de infrarrojos y cámaras ventrales y laterales. Del F-4C se construyeron más de 580, de los que varias decenas acabaron sus días volando en España. La renovación en agosto de 1970 del “Convenio Relativo a la Ayuda para la Defensa Mutua entre España y los Estados Unidos” permitió que en 1971 llegasen a nuestro país 36 aparatos dentro del programa “Peace Alfa”. Eran unidades de segunda mano fabricadas en 1964 para la USAF. Aunque se prefería recibir el modelo E, los condicionantes económicos, por limitados, convirtieron al más antiguo F-4C en el elegido. El Ala 12 de Torrejón de Ardoz, Madrid, reemplazó paulati-

«La versión F ha sido la más fabricada, con 1.389 aviones construidos»

namente con ellos a los Lockheed F-104G y TF-104G “Starfighter”. En lotes posteriores llegaron cuatro aparatos desde el Ala de entrenamiento 58th de la USAF y cuatro aparatos RF-4C de reconocimiento del Ala 363rd de Carolina del Sur, y desde finales de los Ochenta ocho RF-4C procedentes del Ala 123rd de la Guardia Nacional de Kentucky y otros seis RF-4C del Ala 192nd. En 1989, tras casi 70.000 horas de vuelo, se dieron de baja los F-4C.



Las unidades de reconocimiento RF-4C aguantaron hasta el 2002.

El modelo D, del que se construyeron 825, fue un paso intermedio en la amplia familia del Phantom. Su aportación fue la capacidad de lanzar armamento guiado de precisión. La versión F ha sido la más fabricada, con 1.389 aviones construidos, y la más popular por sus mejoras. Su primer vuelo se efectuó el 30 de Junio de 1967 con la gran novedad de contar con un cañón

LA NAVY ESTADOUNIDENSE FUE LA PRIMERA USUARIA DEL F-4. SU VERSIÓN B PRONTO RELEGÓ A OTRAS AERONAVES DE LOS PORTAAVIONES.



UNA PATRULLA DE PHANTOM ESCOLTA A UN BOMBARDERO ESTRATÉGICO SOVIÉTICO EN EL MAR DEL NORTE.



LOS NUEVE PUNTOS DE ANCLAJE Y LA CAPACIDAD DE CARGA HICIERON DEL PHANTOM UN CAZABOMBARDERO POLIVALENTE Y TEMIDO.





VUELO EN FORMACIÓN DE LOS ÚLTIMOS APARATOS EN SERVICIO EN LA USAF.

integrado, entre otras cosas. La Fuerza Aérea Alemana (Luftstreitkräfte) adquirió 175 de ellos para misiones de superioridad aérea. El F-4G “Wild Weasel” es el modelo más avanzado de Phantom. Su primer vuelo se efectuó en 1975 y estuvo actuando en combate comienzos de los Noventa en la Guerra del Golfo. Hubo 116 y su misión principal era la guerra electrónica y la eliminación de defensas aéreas enemigas al localizarlas y suprimirlas “en-



CABINA DE UN PHANTOM, TODAVÍA LEJANA DE LAS MODERNAS DIGITALES

ganchando” sus emisiones electromagnéticas con misiles “HARM” (AGM-88) o “Maverick” (AGM-65). La letra J correspondió a un modelo mejorado para la Navy estadounidense, con motores más potentes, un cono radar más grande, superficie alar ampliada y aviónica mejorada. Las versiones K y M son británicas, la primera de la Royal Navy y la segunda de la Royal Air Force. La versión N es una mejora del B que hoy en día tiene una tercera vida como QF-4N, un blanco aéreo no tripulado. El último desarrollo fue el modelo S, una evolución de la versión J. Los escuadrones VF-151 y VF-161, a bordo del portaaviones USS “Midway”, fueron sus últimos usuarios.

«El F-4G “Wild Weasel” es el modelo más avanzado de Phantom. Su primer vuelo se efectuó en 1975 y estuvo actuando en combate comienzos de los Noventa en la Guerra del Golfo»

EL F-4 HA SIDO EL ÚNICO APARATO COMÚN A TODAS LAS RAMAS DE LAS FUERZAS ARMADAS DE EE.UU., EN ESTE CASO ES UN APARATO DE LOS MARINES.



ESPAÑA OPERÓ EL MODELO C
Y LA VERSIÓN RF-4C DE RECONOCIMIENTO.



GRECIA SERÁ EL ÚLTIMO PAÍS EUROPEO EN
MANTENER PHANTOM EN SERVICIO. SUS MODELOS
ACTUALIZADOS PODRÍA SERVIR HASTA 2020.



F-4 DE LA LUFTWAFFE
CON ESQUEMA DE PINTURA TRADICIONAL.



LOS TEATROS DE OPERACIONES

La historia del Phantom está estrechamente vinculada al continente asiático. Su moderno equipo, sus elevadas prestaciones de velocidad máxima y alcance, su capacidad de carga (hasta 8.480 kg., el doble de lo que transportaba el B-17) y su amplia variedad de misiones encontraron en Vietnam el escenario donde se convirtieron en uno de los aparatos más reconocidos y temidos del mundo. La U.S.A.F., la Navy y los Marines hicieron buen uso de este cazabombardero supersónico biplaza para llevar a cabo todo tipo de operaciones de superioridad aérea, interceptor, ataque de largo alcance, apoyo cercano, reconocimiento táctico, supresión de baterías antiaéreas ("Wild Weasel"), etc.

En los cielos vietnamitas combatieron contra tres grandes aparatos soviéticos: los MiG-17, MiG-19 y su gran rival, el legendario MiG-21. Mucho más maniobrables y especializados en los combates cerrados los MiG casi consiguieron poner contra las cuerdas en estos duelos aéreos al pesado y po-

«En junio los F-4 serán dados de baja en la Luftwaffe tras 40 años de servicio»

tente Phantom, ... casi. El 9 de abril de 1965 el Tte. Terence M. Murphy logró derribar con su F-4B a un MiG-17. Sería la primera de muchas victorias y el motivo por el que McDonnell

Douglas promocionaba al Phantom II como el "mayor distribuidor de piezas de MiG del mundo". Sirva como referencia que solo la USAF se anotó en Vietnam 107.5 victorias con sus Phantom al derribar 33.5 MiG-17, 8 MiG-19 y 66 MiG-21. En total fue el aparato estadounidense que más victorias logró en el conflicto vietnamita, con 280 reconocidas sobre sus adversarios. También fue en Asia donde

DATOS TÉCNICOS

Motor:	Dos turbo reactores General Electric J-79-GE-17A.
Velocidad máxima:	Mach 2.23
Longitud:	19,20 m
Envergadura:	11,70 m
Altura:	5,0 m
Superficie alar:	49,20 m ²
Peso vacío:	13.757 kg
Peso cargado:	18.825 kg
Peso máximo al despegue:	28.030 kg
Techo operativo:	18.300 metros.
Alcance:	2.960 km.
Armamento:	Un cañón M61 Vulcan 20 mm con 639 tiros. Más de 8.000kg de armamento lanzable en nueve anclajes externos. Bombas guiadas, no guiadas y nucleares. Misiles: AIM-7 "Sparrow", AIM-9 "Sidewinder", AIM-120 "AMRAAM", AAM-3, IRIS-T, AGM-45 "Shrike", AGM-65 "Maverick", AGM-88 "HARM", entre otros.

**«McDonnell Douglas
promocionaba
al Phantom II como
el “mayor distribuidor
de piezas de MiG
del mundo”»**

Estados Unidos despidió a sus Phantoms. En 1991 los F-4G “Advanced Wild Weasel” de la USAF participaron en la operación “Tormenta del Desierto” y en 1996 volaron su última misión sobre el sur de Irak.

El otro gran beneficiario “asiático” de los servicios prestados por los Phantom ha sido la Heyl Ha'avir israelí. En diciembre de 1968 se vendieron 50 F-4E a Israel y, tras entrar en servicio en 1969, participó activamente en la Guerra de Desgaste, la del Yom Kippur y la operación “Paz para Galilea”. Poco después de su llegada ya se anotó su primer derribo. El 11 de noviembre de 1969 abatió a un MiG-21 egipcio, sería la primera de más de 100 victorias aéreas de los Phantom israelíes de la IAF. En total la Heyl Ha'avir adquirió un total de 204 aviones y los últimos de ellos que aún permanecían en activo fueron retirados el 12 de mayo de 2004. Otro país que los empleó en conflicto ha sido Irán. Durante la época del Shah se adquirieron 32 F-4D, 177 F-4E y 16 RF-4E. La posterior revolución encabezada por Jomeini y la larga guerra que mantuvo el país con Irak mermaron notablemente su número pero, pese a todo, hoy en día sigue siendo uno de los aparatos de referencia del arsenal iraní.

Dos naciones que en la actualidad los mantienen activos, y que se encuentran en un complicado escenario por las actividades norcoreanas, son

UN PHANTOM BRITÁNICO
MUESTRA LA POTENCIA
DE SUS MOTORES
ROLLS ROYCE “SPEY”
EN UN ASCENSO VERTICAL.



ESTADOS UNIDOS EMPLEÓ A FONDO A SUS PHANTOM EN LA GUERRA DE VIETNAM, DONDE LOGRARON NOTABLES VICTORIAS CONTRA LOS MIG.



IRÁN AÚN MANTIENE A LOS F-4 COMO UNO DE SUS CAZAS DE PRIMERA LÍNEA. LA INDUSTRIA LOCAL SE ENCARGA DE SU MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN.

TRAS 40 AÑOS DE SERVICIO LA LUFTWAFFE DARÁ DE BAJA ESTE AÑO A SUS PHANTOM.



PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE LA SUPERIORIDAD AÉREA ESTADOUNIDENSE.

de EE.UU. Como usuario curioso está Australia. Durante dos años, a la espera de que llegaran a la RAAF (Royal Australian Air Force) los General Dynamics F-111C, se tuvieron bajo contrato de alquiler 24 F-4E de la USAF.

Acercándonos a Europa están Egipto, con unas 40 unidades y un historial muy discreto frente a otros modelos, y Turquía, otra nación que los ha empleado en combate. Además de escarceos con los aparatos griegos, sus F-4 han sido empleados contra los kurdos en el norte de Irak. La Fuerza Aérea turca cuenta con algo menos de 50 Phantom en diferentes configuraciones, la mayoría actualizados por la empresa israelí IAI. Además Turquía tiene el

los dos grandes aliados estadounidenses en Asia: Japón y Corea del Sur. Desde 1971 la Fuerza de Autodefensa Japonesa recibió 140 F-4EJ, de los que 125 fueron construidos bajo licencia por Mitsubishi en Nagoya, los únicos ensamblados fuera de Estados Unidos. Japón también adquirió 14 RF-4EJ. Los surcoreanos han cubierto sus filas en diversas tandas. La primera, en 1969, supuso la llegada de 36 F-4D ex-USAF. A ellos se sumarían 37 F-4E nuevos y otros 24 F-4D en 1987, estos últimos en un paquete de ayuda



EN 1971 LLEGARON A ESPAÑA LOS PRIMEROS PHANTOM. EL ÚLTIMO DE ELLOS SE RETIRÓ DEL SERVICIO EN 2002.

ingrato honor de haber perdido el último de ellos en combate al haber sido derribado uno de sus aparatos de reconocimiento. El 22 de junio de 2012 un RF-4E entró en espacio aéreo de Siria y fue abatido por las baterías de defensa antiaérea sirias.

En Europa el F-4 es uno de los iconos más conocidos de la Guerra Fría, cubriendo con sus vuelos de norte a sur del Telón de Acero. En el norte el Reino Unido fue el primer país en importar el Phantom para dotar a los escuadrones de la RAF y la Royal Navy. A diferencia de otras naciones, que mantuvieron el motor J79, los británicos motorizaron a sus aparatos con el Rolls Royce "Spey". Los bombarderos de largo alcance y aviones de reconocimiento soviéticos fueron compa-

ñeros habituales de sus vuelos. También lo fueron de los F-4 de la entonces Alemania Federal, aparatos que en junio serán dados de baja en la Luftwaffe tras 40 años de servicio. Alemania recibió sus primeros Phantom en 1973 mediante el programa "Peace Rhine" para sustituir a los Lockheed F - 1 0 4

"Starfighter". Desde entonces por sus filas han pasado 175 F-4F y 88 aparatos de reconocimiento RF-4E. Los últimos de ellos serán los del Jagdgeschwader 71 Richthofen (JG71), basados en Wittmundhafen, norte de Alemania, unidad que desde 2010 los está reemplazando por los nuevos "Eurofighter". Con su baja solo quedará un usuario en Europa, la Fuerza Aérea Griega. Sus adquisiciones comenzaron en 1971 y posteriormente, en los Noventa, incrementaron su inventario con unidades de segunda mano alemanas y estadounidenses. Aprovechando el éxito del programa de actualización alemán KWS - Kampfwertsteigerung (Eficacia Mejorada de Combate) adjudicaron a la DASA de Alemania el programa de actualización "Peace Icarus 2000". 39 aviones fueron dotados con radares AN/APG-65GY, GPS, pods LITENING, nuevos sistemas de navegación, etc. Servirán hasta su baja junto a los Mirage-2000 y F-16C.

Casi 60 años después de su primer vuelo, el Phantom, también llamado "Rinoceronte" por su morro largo y su resistente estructura de titanio, "Doblemente feo" o "Viejo fumador" por la espesa estela de humo que deja a su paso, tiene todavía vida por delante. Las unidades actualizadas podría seguir volando hasta el 2020 y aunque Estados Unidos los retiró en 1996, más de 250 Phantom están prestando un último servicio. En

las bases de Tyndall, en Florida, y Holloman, Nuevo México, se han convertido en QF-4, blancos volantes para pruebas de fuego con

los más modernos aparatos de la USAF. Aunque en su origen eran el referente tecnológico carecían sin embargo de mandos HOTAS, GPS, EFIS, sistemas de alerta para el piloto, etc. Son equipos habituales en los aparatos de última generación, aunque en Holloman los hay que recuerdan el día que necesitaron cuatro F-22 para derribar un F-4 no tripulado y desarmado. Para quienes quieran disfrutar de cerca este célebre aparato, basta con visitar la exposición exterior del Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire ■

SI POR ALGO DESTACÓ EL F-4 DESDE SU NACIMIENTO FUE POR POTENCIA Y TAMAÑO, ALGO QUE NO LE IMPIDIÓ ESTABLECER VARIAS PLUSMARCAS MUNDIALES DE VELOCIDAD Y ALTITUD.

«El Phantom también es conocido como "Rinoceronte" por su morro largo y su resistente estructura de titanio, "Doblemente feo" o "Viejo fumador"»