



# LA FUERZA AEREA BELGA: Un elemento importante en la defensa de Europa

EDUARDO ZAMARRIPA MARTINEZ,  
*Comandante de Aviación*

**B**ELGICA es una nación con una comprometida situación geográfica que le ha sumergido en dos conflictos mundiales en los que ha sido invadida por sorpresa. En ambos sus fuerzas aéreas han peleado bravamente e incluso cuando los medios materiales han faltado y su país estaba ocupado por el enemigo, sus pilotos han seguido combatiendo hasta la victoria. Durante la segunda Guerra Mundial se formó la "Sección Belga de la RAF", que alcanzó 161 derribos confirmados, y pilotos belgas se integraron también en otras unidades británicas de la RAF, llegando

incluso a ostentar el mando de alguna de ellas.

Con estos precedentes puede comprenderse por qué Bélgica dedica a sus Fuerzas Aéreas una preocupación particular y mantiene unos efectivos aéreos elevados en relación con su extensión territorial, producto interior bruto, presupuesto de defensa y el volumen de su población. Es de destacar igualmente que la orientación de las Fuerzas Aéreas Belgas está dirigida por unos criterios realistas que le hacen acomodarse a los problemas presupuestarios, variando sus efectivos de manera que respondan a sus posibi-

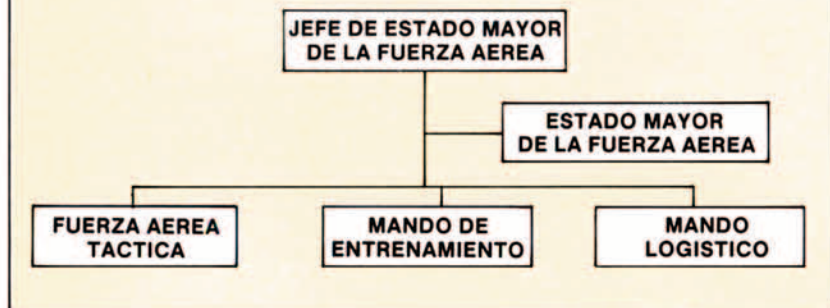
lidades reales de mantener una fuerza mayor o menor pero siempre capaz de desempeñar el papel que acepta dentro del dispositivo militar de la Alianza Atlántica en la que está integrada.

## TODO COMIENZA DE NUEVO AL ACABAR LA 2ª GUERRA MUNDIAL

El primero de octubre de 1946 la "Sección belga de la RAF" pasó a ser una fuerza aérea independiente, reorganizada en Bélgica bajo el mando del coronel Lucien Leboutte. Los dos



**ORGANIZACION DE LAS FUERZAS AEREAS BELGAS**



**LA FUERZA AEREA BELGA**

BASES	ALAS	ESCUADRONES	AVIONES	MISION
Beauvechain	Ala nº 1	349 Escuadrón 350 Escuadrón	F-16 F-16	Defensa aérea " "
Florennes	Ala nº 2	2º Escuadrón 42 Escuadrón	Mirage 5 BA/BD Mirage 5 BR	Ataque Reconocim.
Bierset	Ala nº 3	1º Escuadrón 8º Escuadrón	Mirage 5 BA/BD Mirage 5 BA/BD	Ataque "
Kleine Brogel	Ala nº 10	23 Escuadrón 31 Escuadrón	F-16 F-16	Ataque "
Sint Truiden (S' Trond)	Ala nº 9	7º Escuadrón 11 Escuadrón Escuadrilla de Fougá	Alpha Jet Alpha Jet Fougá Magister	Instrucción avanzada " " Mantenimiento aptitud
Goetsenhoven (Gossoncourt)	Escuela de vuelo elemental	5º Escuadrón	SF 260 M	Instrucción elemental de vuelo
Melsbroek (aeropuerto internacional de Bruselas)	Ala nº 15	20 Escuadrón 21 escuadrón	C-130 H Boeing 727 Mistère 20 HS 748-2A Merlin III A	Transporte "
Koksijde		40 Escuadrón	Westland Sea King	Salvamento
Düren (RFA) Blankenheim (RFA) Xanten (RFA) Grefrath (RFA)	Ala de misiles	50 Escuadrón 51 Escuadrón 54 Escuadrón 56 Escuadrón	Nike Hércules Nike Hércules Nike Hércules Nike Hércules	Defensa aérea " " " " " "

escuadrones que principalmente la componían, el 349 y el 350, mantuvieron su numeración, sus aviones Spitfire y su estilo marcadamente británico. Comienza entonces un proceso que va a conducir hasta la estructura actual.

Una vez que se creó la OTAN en 1949, y ante el peligro que representaba el dispositivo militar soviético, que no había sido desmontado al acabar la guerra, los aliados realizan un esfuerzo de reacondicionamiento de sus fuerzas armadas que alcanza con especial energía a los efectivos aéreos de la Alianza. Los planes militares de la OTAN prevén para Bélgica, que se integra en la estructura militar, 20 unidades de caza y tres de transporte.

Paralelamente Bélgica tiene unos intereses y una responsabilidad en Africa. En el Congo construye la base aérea de Kamina y desde 1953 los pilotos belgas realizan en la colonia el curso de vuelo básico sobre aviones T-6, hasta 1960 en que se reemplaza este material por Fougá Magister. En estas fechas se otorga la independencia al Congo, pero la sublevación katangués y la guerra civil obligan a la aviación belga a actuar con sus unidades de transporte, no sólo manteniendo el enlace con la metrópoli, sino enlazando los principales aeropuertos congoleños, transportando tropas y realizando evacuaciones. El entrenamiento de los pilotos queda suspendido y Fougás y T-6 escoltan a los transportes y realizan misiones de reconocimiento armado y apoyo cercano.

Mientras tanto, en Bélgica se han creado nuevas Unidades y los aviones de hélice (Spitfire y Mosquito) han dejado paso rápidamente a las primeras generaciones de reactores. Esta época, como se puede ver en el cuadro de los tipos de aviones empleados, es de gran actividad para las Fuerzas Aéreas: se incorpora un gran número de aviones de distintos tipos y se produce una rápida sustitución de los mismos (sustitución interesante que merecería un análisis histórico, económico y técnico). Algunos aviones, como el Hawker Hunter, que tal vez sea el caso más extremo y del que se adquirieron cerca de 200, no estuvo en servicio más que siete años, y concretamente en el Ala nº 1 ¡sólo durante un año! Otro avión interesante desde el punto de vista técnico y que indica la preocupación del Mando de sus Fuerzas Aéreas por disponer de capacidad de caza todo tiempo, fue el Avro Canadá CF-100 que estuvo en servicio seis años. En cualquier caso la espina vertebral de la avia-

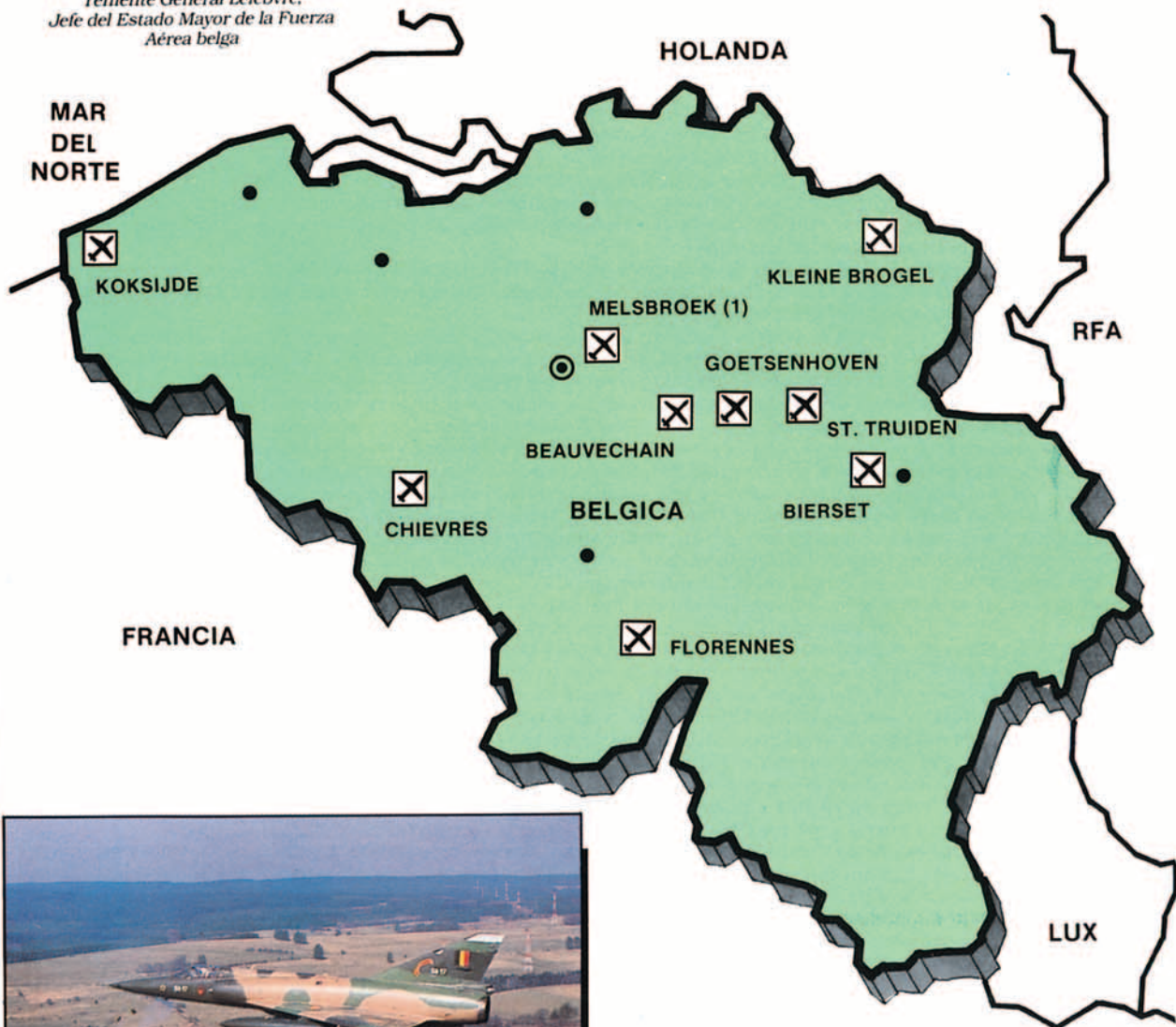




Teniente General Lefebvre,  
Jefe del Estado Mayor de la Fuerza  
Aérea belga



Los F-16  
se encuentran  
en las Bases  
de Beauvechain  
y Kleine Brogel



El Ala n° 2.  
Florennes, y  
la n° 3. Bierset  
acogen los distintos  
tipos de Mirage 5  
en servicio en la  
Fuerza Aérea belga

(1) Utiliza las mismas pistas que  
el aeropuerto internacional de Bruselas



ción de caza belga hasta 1963 la constituyó el Gloster Meteor, del que se compraron más de 300 unidades y que duró 10 años en servicio. Fue sustituido por los anteriores aviones citados y por unidades de misiles tierra-aire Nike.

En cuanto al ataque al suelo, el elemento principal fue el F-84 en sus versiones E, G y principalmente F, de los que se adquirieron en total 465 aviones y cuya vida operativa se extendió a lo largo de 20 años (hasta 1971).

En 1963 Bélgica como tantos países de la Alianza, incorpora el Lockheed F-104 Starfighter a su inventario. Se adquieren 112 aviones de este modelo, que se emplean para

misiones de defensa aérea y de ataque al suelo, y que estuvieron en servicio hasta 1983.

La aviación de transporte, que contaba con aviones DC-3, recibió su espaldarazo con la llegada de los Fairchild C-119 (en total 46 aviones) que equiparon dos escuadrones del Ala nº 15. Estuvieron en servicio 20 años garantizando el enlace con el Congo (en sus bodegas llevaron los T-6 y los Fouga), volando intensivamente en la ex-colonia, y pagando el tributo de un avión con toda su tripulación a cambio de tantas vidas como salvaron.

En 1973 los C-119 son sustituidos por 12 C-130 Hércules, y el resto de los aviones del Ala 15 (DC-3,

DC-4, DC-6, Pembroke) son sucesivamente reemplazados por nuevo material hasta llegar a la dotación actual que comprende dos Boeing 727, seis Swearingen Merlin 3A, dos Mystere 20 y tres Hawker Siddeley HS-748.

Una decisión interesante que se tomó en 1959 y que afectó a varias Unidades aéreas fue la creación de un cordón antiaéreo de la OTAN dotado de misiles tierra-aire. Bélgica contribuyó al esfuerzo común formando las alas nº 13 y 9 con un total de ocho escuadrones de misiles (inicialmente Nike Ajax y Hércules, y posteriormente todos Nike Hércules). Eran los tiempos en que se especulaba la posibilidad de que

### EL ENTRENAMIENTO DE LOS PILOTOS EN LA FUERZA AEREA BELGA

**U**N primer punto interesante es que la Fuerza Aérea Belga sólo forma inicialmente pilotos de caza. Es decir todos los aspirantes recibirán una instrucción y entrenamiento que los convertirá en pilotos de las Unidades de reactores (a razón de 20 a 30 alumnos anuales). Sólomente por razones médicas, o cuando hay necesidad de ello, se realiza una "reconversión" posterior de pilotos para ser destinados a Unidades de transporte o helicópteros.

En una primera fase de la instrucción, los aspirantes deben superar un período de formación general y militar de siete semanas en el Ala nº 9 de entrenamiento, donde también son examinados psicotécnica y médicamente, y deberán pasar unas pruebas y marcas de carácter deportivo.

A continuación, y dentro de esta misma fase, durante seis semanas los aspirantes siguen un curso de formación básica militar, y al finalizarlo van a la Escuela de Pilotaje Elemental de Goetsenhoven (Gossoncourt) a estudiar inglés (y particularmente inglés aeronáutico) siete semanas.

Al llegar a este punto comienza la fase segunda en que los alumnos realizan el curso de vuelo elemental, de una duración de 46 semanas, durante las cuales efectúan 31 horas de simulador de vuelo y 125 horas de entrenamiento en el avión SIAI Marchetti SF 260 M (cuya sustitución está prevista para 1995).

Al finalizar el curso elemental comienza la tercera fase; los recientes pilotos se desplazan de nuevo al Ala nº 9 y durante 34 semanas completan su formación general militar y teórico-aeronáutica, y al mismo tiempo, realizan un curso de vuelo avanzado en el 7º escuadrón, que comprende 40 horas de simulador y 115 horas de vuelo en Alpha Jet. Los alumnos vuelan por primera vez solos en este avión después de 14 horas de vuelo con instructor.

Finalmente los alumnos que han superado el curso anterior cambian de escuadrón (pasan al 11 escuadrón) pero no de Ala, para hacer un curso de Entrenamiento Operativo Inicial, también sobre Alpha Jet, de 22 horas de simulador y 80 de vuelo durante las cuales participan en un ejercicio de tiro aire-tierra en el polígono de Solenzara (Córcega).

Desde hace muchos años Bélgica instruye un cierto número de alumnos de las Fuerzas Aéreas Holandesas, de los cuales actualmente 10 siguen los cursos descritos anteriormente.

Los pilotos belgas al acabar estos cursos pasarán destinados a F-16 o Mirage 5 siguiendo una conversión en uno de estos tipos de aviones. En el caso del F-16 la conversión dura aproximadamente un año y 150 horas de vuelo. Comienza con 21 horas de vuelo general en el avión (16 de ellas con instructor) y sigue con una conversión operativa de 23 horas en la que los pilotos aprenden maniobras de combate del avión e interceptaciones. En este punto se separan aquellos pilotos que irán destinados a escuadrones de defensa aérea (que realizan 44 horas de vuelo orientadas a sus misiones específicas) y los que irán a Unidades de ataque que realizan 64 horas (36 de ellas con instructor) de entrenamiento de baja navegación y ataque a tierra. A partir de ese momento los pilotos continuarán volando en sus Unidades respectivas y, al totalizar un año y 150 horas en el avión obtendrán la calificación de "apto para combate" y capacidad reconocida de volar a una altura mínima del suelo de 100 pies.

A los tres años y 750 horas de vuelo en el avión después de finalizar el Entrenamiento Operativo Inicial los pilotos serán jefes de pareja y a los cuatro años y 900 horas podrán ser jefes de sección (escuadrillas).

En cuanto a las horas de vuelo que realiza anualmente un piloto de una Unidad de combate, también éstas han sufrido las "inclemencias" presupuestarias de los últimos años, y las 180 horas por piloto y año que se realizaban hasta 1981 fueron reducidas a 150 y posteriormente llegaron hasta 130. En conjunto, durante un período de tres años se ha estado muy por debajo de la norma de las 180 horas. En los años 1984-1985 la cifra se ha remontado a 150-155 horas por piloto y año para los veteranos y a 165 para los pilotos con menos experiencia. Actualmente alcanza la cifra de 160-165 horas para todos los pilotos.

La Fuerza Aérea Belga, principalmente impulsada por restricciones de vuelo en su territorio, entrena a sus pilotos en el extranjero, participando en los ejercicios Red Flag (en el desierto de Nevada, EE.UU.) donde se desarrollan todas las facetas de una guerra aérea, y donde cada dos años acuden 18 pilotos belgas durante tres períodos de dos semanas.

En entrenamiento a nivel internacional en combate aéreo entre distintos tipos de aviones se desarrolla en el Mediterráneo, en aguas de Córcega y Cerdeña principalmente contra aviones e instructores de la RAF y de la USAF. En el aspecto de tiro real aire-tierra cada escuadrón se entrena dos semanas por año en Córcega.

Finalmente para navegaciones y vuelos a muy baja cota los pilotos belgas que han acudido a los ejercicios Red Flag se desplazan a continuación a la península de Labrador (Canadá), pero con objeto de poder aumentar este tipo de entrenamiento la Fuerza Aérea Belga intenta (o al menos ha intentado pues no se ha podido confirmar el estado de este asunto) encontrar un campo de ejercicios en Marruecos.



el misil desplazase al avión como arma principal de la defensa aérea, y la decisión belga implicó el retiro prematuro de varias Unidades de Hawker Hunter.

Las Fuerzas Aéreas Belgas no descuidaron la necesidad de disponer de helicópteros para el servicio de salvamento y rescate. Los tres primeros helicópteros fueron tres Bristol Sycamore que se mandaron a la base Aérea de Kamina (Congo). Tras una corta vida de intensivo servicio, desaparecieron o fueron destruidos en 1960.

En 1961 se adquirieron cinco helicópteros Sikorsky HSS-1 construidos por Sud Aviation, a los que se añadieron posteriormente cinco Sikorsky S-58 similares procedentes de SABENA. Con ellos se formó una Unidad especial del SAR que recibió en 1974 la denominación de 40 Escuadrón, y cuyo material fue reemplazado por 5 Westland Sea King. Los veteranos Sikorsky quedaron para misiones de escuela hasta su retiro definitivo en julio de 1986. ¡Buen trabajo!

#### **LA ESTRUCTURA Y COMPOSICION ACTUAL DE LAS FUERZAS AEREAS BELGAS EL DISPOSITIVO ACTUAL**

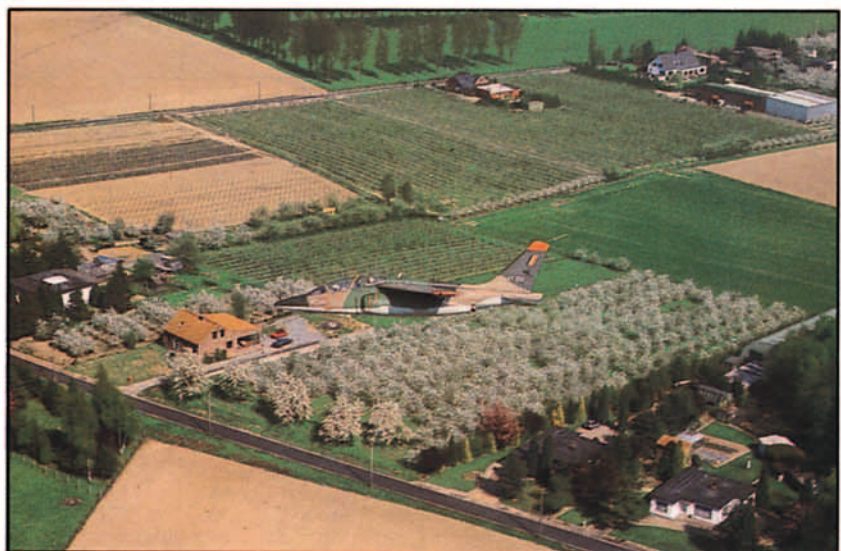
En la década de los 70 las Fuerzas Aéreas Belgas se plantean la sustitución de los F-84F y de los F-104G.

Los primeros son reemplazados a partir de 1971 por el Mirage 5. Se compran aviones para equipar cuatro escuadrones y se despliegan en las bases de Florennes y Bierset, dedicándose a misiones de ataque al suelo y reconocimiento.

Los F-104G son reemplazados a partir de 1979 por el General Dynamics F-16 tras el famoso concurso por el "contrato del siglo" para sustituir el F-104 en Bélgica, Holanda, Noruega y Dinamarca. Se adquirie-

ron entonces 116 aviones en versiones mono y biplaza que fueron montados en Bélgica (junto con los adquiridos por Dinamarca) por las empresas Sabca y Sonaca, y con los cuales se formaron cuatro escuadrones. La Fuerza Aérea Belga ha sufrido una tasa muy alta de accidentes y actualmente le quedan unos 100 aviones en servicio.

La organización de las Fuerzas Aéreas Belgas las sitúa bajo el mando nacional del Jefe del Estado



*En Alpha Jet realizan un curso de vuelo avanzado y otro de entrenamiento operativo inicial.*



*Actualmente hay en curso un programa de modernización de los Mirage 5, que prestan servicio desde 1971.*



Mayor de la Fuerza Aérea, del cual dependen tres mandos: la Fuerza Aérea Táctica, el Mando de Entrenamiento y el Mando Logístico.

La Fuerza Aérea Táctica dispone de tres Alas Tácticas situadas en las bases de Florennes (2 escuadrones de Mirage 5, uno de ellos de reconocimiento) Bierset (2 escuadrones de

Mirage 5) y Kleine-Brogel (2 escuadrones de F-16), y de un Ala de Defensa Aérea situada en Beauvechain (2 escuadrones de F-16). Además, la Fuerza Aérea Táctica posee cuatro Unidades de misiles Nike Hércules desplegadas en Alemania y un Centro de Control y Detección radar situado en Glons.

También dispone el Mando Táctico de aviación de transporte, contando para ello con el Ala nº 15, cuyo escuadrón nº 20 está dotado de aviones Hércules y el nº 21 de una variedad de aviones de enlace y transporte VIP's. Finalmente, y siempre bajo el Mando Táctico, se encuentra el 40 Escuadrón de helicópteros de salvamento y rescate.

El Mando de Entrenamiento se encarga de la formación de los pilotos de las Escuelas de Gossancourt y Saint-Trond y de la cual puede encontrarse una descripción más detallada en un capítulo especial de este artículo. El material aéreo de que dispone actualmente lo constituyen 30 SIAI Marchetti SF-26OMB (se adquirieron 36 aviones) y unos 30 Alpha Jet. También se encarga este Mando de la instrucción militar, del personal de reemplazo, de los suboficiales técnicos (en la Escuela Técnica de Saffraanberg) y de los suboficiales de otras especialidades (en Saint-Trond). Igualmente entra dentro del área de responsabilidad del Mando de Entrenamiento los cursos de perfeccionamiento para oficiales.

El Mando Logístico de la Fuerza Aérea, cuyo cuartel general se encuentra en Gante comprende principalmente cuatro Alas Logísticas (21, 22, 23 y 25) que se encargan respectivamente del material aeronáutico, del material electrónico, del resto del equipamiento de la Fuerza Aérea (desde vestuario hasta combustibles lubricantes y oxígeno pasando por toda la gama y del área de las municiones, cuyos stocks se dispersan en polvorines situados en los bosques de Meerdal.

El personal de las Fuerzas Aéreas Belgas es de aproximadamente 20.000 hombres, el 60% de los cuales está encuadrado en el Mando Aéreo Táctico. De estos 20.000 hombres, aproximadamente 500 son pilotos destinados en las Unidades, 4.000 son soldados de reemplazo y 700 son civiles.

Un punto que puede ser de interés es el reparto de las horas de vuelo que las unidades de combate dedican a los distintos aspectos del entrenamiento (intercepciones, combate, navegaciones baja cota, etc.) y que puede verse en el cuadro gráfico sobre este tema.

#### LA INTEGRACION EN LA ESTRUCTURA MILITAR DE LA OTAN

La Fuerza Aérea Táctica Belga está integrada en la estructura militar de la OTAN y por tanto bajo el Mando conjunto de la Alianza, for-

#### DISTRIBUCION DEL ENTRENAMIENTO EN LAS UNIDADES DE COMBATE

TIPO DE AVION Y MISION	ENTRENAMIENTO ESPECIFICO 65%	ENTRENAMIENTO GENERAL 25%	OTROS VUELOS 10%
<b>F-16 Defensa aérea</b>	Intercepciones a baja cota ..... 45% Intercepciones a media y alta cota ... 20% Intercepciones supersónicas ..... 5% Combate disimilar ..... 20% Prácticas de tiro ... 10%	Vuelo General (Instrumentos acrobacia...) ..... 40% Formaciones ..... 25% Navegación a baja cota ..... 35%	Otros Vuelos
<b>F-16 Ataque</b>	Entrenamiento misiones de ataque ..... 100%	Vuelo General ... 40% Formaciones ..... 25% Combate aire-aire ..... 35%	Otros Vuelos
<b>Mirage 5B Ataque</b>	Entrenamiento misiones de ataque ..... 100%	Vuelo general ... 50% Formaciones ..... 25% Acrobacia y combate aire-aire ..... 15% Nocturno ..... 10%	Otros Vuelos
<b>Mirage 5BR Reconocimiento</b>	Reconocimiento ... 90% Prácticas tiro ..... 10%	Vuelo general ... 50% Formaciones ..... 25% Acrobacia y combate aire-aire ..... 15% Nocturno ..... 10%	Otros Vuelos

#### ALGUNAS CIFRAS

Para poder comprender la importancia que concede Bélgica a su Fuerza Aérea se exponen a continuación algunos de sus valores geográficos y económicos y su relación con el número de aviones de combate de que dispone (sin contar los Alpha Jet).

Aunque toda comparación simplificada es engañosa se colocan a continuación los mismos valores para España únicamente con el objeto de contar con un valor de referencia, pues es obvio que las características geográficas (existencia de Canarias y Baleares, mayor extensión de sus costas, ...) y estratégicas de nuestro país son diferentes a las de Bélgica.

	BELGICA	ESPAÑA
Nº Aviones Combate de 1ª línea .....	170	200 (aprox.)
Nº Aviones Combate de 1ª línea previsible en 1992 .....	214	200 (aprox.)
Superficie del país .....	31.000 kms <sup>2</sup>	505.000 kms <sup>2</sup>
Población (en 1981) .....	10 millones h.	38 millones h.
Producto Nacional Bruto (1981) .....	117.500 mill \$	214.300 mill \$
Nº Aviones por km <sup>2</sup> (1987) .....	0,0055	0,0004
Nº Aviones por millón de habitantes ...	17	5,26
Nº Aviones por cada 1.000 mill. de PNB ..	1,447	0,933





En 1973, los Fairchild C 119 son sustituidos por 12 C 130 Hercules, que forman el 20 escuadrón del Ala 15.



Siai Marchetti, donde los alumnos realizan el curso de vuelo elemental, con una duración de 46 semanas.



Hawker Siddeley HS-748-2A, de transporte, del que la Fuerza Aérea belga tiene 3 ejemplares en la Base de Melsbroek.

mando parte de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. El papel de responsable nacional de las Fuerzas Aéreas Belgas, el Jefe de su Estado Mayor, se dirige a que las Unidades que se ofrecen al mando operativo de la OTAN estén dotadas del material apropiado, que estén convenientemente entrenadas, y que dispongan del armamento y equipos adecuados para el cumplimiento de sus misiones.

Las misiones a desempeñar por la Fuerza Aérea Belga en el marco de la OTAN son principalmente:

- Misiones de combate ofensivo y defensivo para destruir el potencial aéreo enemigo en el suelo y en el aire.
- Interdicción en el campo de batalla.
- Apoyo cercano a las fuerzas de superficie aliadas.

- Reconocimiento aéreo.
- Transporte aéreo.
- Participación en la Fuerza Móvil de Intervención de SACEUR (AMF).

Durante tiempo de conflicto los escuadrones de Alpha Jet, dependientes en tiempos de paz del Mando Nacional, entrarían bajo control conjunto aliado para misiones de reconocimiento armado y apoyo cercano.

Cuando se cuentan los efectivos belgas asignados a la OTAN es necesario hacer unas aclaraciones. La Fuerza Aérea belga tiene 8 escuadrones de combate asignados a la OTAN, de 18 aviones cada uno de ellos (en total, 144 aviones entre F-16 y Mirage 5). Si tenemos en cuenta que actualmente el Mando Táctico dispone de unos 100 F-16 y unos 70 Mirage 5, podemos ver que

"sobran" aviones. La razón es sencilla: en el momento de la compra de aviones se adquirió un número superior de ellos al necesario por el número de Unidades con el objeto de que, teniendo en cuenta la atrición, queden al fin de su vida operativa 18 aviones por escuadrón.

Así pues, en las bases aéreas hay 18 aviones por escuadrón asignados a la OTAN y el resto es un "colchón" en manos nacionales. Esto no significa que los 18 aviones asignados tengan que estar al 100% operativos, sino que deben estar operativos el porcentaje estándar de los mismos establecido por la OTAN. Cuando hay una inspección o evaluación del Mando de la OTAN, por ejemplo, una TACEVAL (Evaluación Táctica), durante los días en que tiene lugar la misma, todas las salidas, ejercicios, reparaciones, se hacen sobre 18 aviones por escuadrón, designa-



dos inicialmente, no teniéndose en cuenta alguna el resto de los aviones que pueda haber en la base. Obviamente, en caso de guerra todos los aviones existentes pasarían a situarse bajo el mando conjunto aliado.

rio de las unidades de combate), sino que del Ala de Transporte nº 15, el 20 Escuadrón (12 Hércules) pasaría a control OTAN en caso de guerra, mientras el 21 Escuadrón quedaría aún en esos momentos, bajo control nacional.

mitad de la década, de la inflación, de la devaluación del franco belga y de los recortes presupuestarios, han causado unos efectos nefastos en las previsiones y programas de la Fuerza Aérea belga.

Tal vez, el resultado más notorio de los recortes presupuestarios ha sido la decisión belga de abandonar el programa de adquisición de misiles tierra-aire Patriot y de retirar los cuatro escuadrones de misiles Nike Hércules al término de su vida operativa, es decir, antes de 1991.

También por estas razones los F-16 no han podido ser hasta el momento equipados con los sistemas de protección electrónica misiles aire-aire y armamento aire-tierra que tenían planeados.

Sobre estos últimos aspectos se ha pronunciado el Ministro de Defensa belga, Sr. De Donnea en una entrevista publicada el 17 de julio de 1987 en la revista NATO Sixteen Nations. Refiriéndose a la retirada belga del programa de reemplazo de los Nike por los Patriot dijo que con ello las Fuerzas Aéreas ahorrarían 25.000 a 30.000 millones de francos belgas (unos 100.000 millones de pesetas) y aproximadamente 1.500 a 2.000 millones de francos de costes de operación de las mismas. Con ello podrá la Fuerza Aérea hacer frente al resto de sus programas. Para el ministro las prioridades radican en equipar los F-16 son contramedidas electrónicas más desarrolladas de las que disponen actualmente (y principalmente de carácter pasivo según otras fuentes) y dotar a estos aviones del armamento aire-tierra acorde con su capacidad.

Respecto a las contramedidas electrónicas del F-16, después de haberse abandonado hace ya tiempo, un programa tendente a conseguir una versión mejorada del equipo RAPORT II que equipa a los Mirage 5, se está en proceso de evaluación de varios equipos y ya han sido aprobados compromisos presupuestarios para financiar esta necesidad en 1988. Consecuentemente se puede calcular que los F-16 belgas estarán equipados de un sistema de protección electrónica de última tecnología para el principio de los años 90.

Los misiles aire-aire también son una necesidad de primer orden. Actualmente las Fuerzas Aéreas belgas disponen de misiles AIM-9N y tienen pedida una partida de estos misiles para aumentar sus stocks. A pesar de ello existen planes para adquirir en breve plazo misiles AIM-9L, y posteriormente misiles de nueva generación actualmente en desarrollo. También a principios de la próxima década se prevé contar con medios financieros para hacer

**LISTA DE LOS TIPOS DE AVIONES EN SERVICIO EN LA FUERZA AEREA BELGA DESDE 1946**

AVIONES	Nº	TIEMPO DE SERVICIO
Vickers-Supermarine Spitfire Mk-9	48	1946-1956
Mk-14 FR-MK-4		
Mk-16	132	1947-1956
De Havilland Mosquito DH-98 NF-30	34	1948-1955
FB-6/TT-6	3	1946-1956
TT-3	7	1946-1956
Miles Martinet	11	1946-1952
North American T-6 Harvard	213	1947-1961
Avro Anson Mk-1 & Mk-12	15	1946-1954
Auster AOP 6	22	1947-1955
Douglas Dakota C-47/DC-3	41	1946-1976
De Havilland Dominie DH-99	7	1946-1951
Airspeed Oxford I & II	42	1946-1954
De Havilland Tiger Moth DH-82	31	1946-1956
Percival Proctor MF-4	6	1947-1950
Stampe & Vertongen SV-4B	65	1948-1971
Gloster Meteor F-4	48	1948-1953
T-7	43	1948-1961
F-8	240	1951-1957
NF-11	24	1952-1958
Douglas DC-4 (C-54)	2	1950-1960
Republic Thunderjet F-84E & G	234	1951-1956
Lockheed T-33 (+ 1 RT-33)	38	1952-1979
Fairchild C-119F & G Flying Boxcar	46	1953-1973
Bristol Sycamore S-171 NK-4	3	1954-1960
Percival Pembroke C-51	12	1954-1976
Republic Thunderstreak F-84F	197	1955-1971
Republic Thunderflash RF-84F	34	1955-1971
Hawker Hunter F-4	112	1956-1958
F-6	144	1957-1963
Avro Canada Cf-100 Canuck	53	1958-1963
Douglas DC-6B (C-118A)	4	1960-1976
Potez Air Fouga Magister CM-170	45	1960
Aero Commander 560	1	1961-1973
Sikorsky S-58 IIS-1	10	1961-1986
Lockheed F-104G Starfighter	100	1963-1983
Lockheed TF-104G Starfighter	12	1963-1983
Siai Marchetti SF-260MB	36	1969
Marcel Dassault Mirage 5 BA	63	1970
5 BD	16	1970
5 BR	27	1970
Lockheed C-130H Hércules	12	1972
Dassault Mistère 20 E Falcon	2	1973
Boeing 727 - 29 QC	2	1975
Swearingen Merlin 3A	6	1976
Westland Sea King Mk-48	5	1976
Hawker Siddeley HS-748 - 2A	3	1976
Dornier-Dassault Breguet Alpha Jet	33	1979
General Dynamics F-16A	96	1979
F-16B	20	1979

Una última precisión respecto a la asignación de aviones de las Fuerzas Aéreas belgas a la OTAN es que sus aviones de transporte no lo están desde tiempo de paz (al contra-

**PROGRAMAS EN MARCHA Y PLANES PARA EL FUTURO**

Desde 1980, los efectos acumulados del alza del dólar en la primera



frente a la modernización del armamento aire-tierra.

Actualmente hay dos programas en curso de gran interés: la compra de 44 nuevos F-16, y la modernización de los Mirage 5.

Los 44 F-16 comenzarán a entregarse a los escuadrones a partir de principios de 1988 y a razón de uno por mes. Estos aviones serán destinados al Ala Táctica nº 2, base aérea de Florennes, que verá de esta manera reemplazados sus Mirage 5. Al terminar la incorporación de todos los aviones, Florennes contará con dos escuadrones de F-16 que serán los números 1 y 2 (el nº 2, que está actualmente en Bierset, pasará a Florennes y el nº 42 de reconocimiento pasará a Bierset). Todos los nuevos F-16 se destinarán a misiones de ataque. En Bierset, Ala Táctica nº 3 se reunirán todos los Mirage 5 formando dos escuadrones, el nº 42 y el nº 8.

Se está llevando a cabo un estudio para prolongar la vida operativa de los Mirage 5 más allá del año 2000 y para mejorar su eficacia operativa. Este programa se comenzará a partir de 1989 y durante todo su desarrollo, el gran número de aviones que tendrá el Ala nº 3 permitirá que en todo momento disponga de los 18 aviones por escuadrón que están asignados a la OTAN.

## CONCLUSION

Al analizar las Fuerzas Aéreas belgas, aún con la necesaria limitación que impone la extensión de un artículo, podemos observar que sus efectivos son importantes y que están engranados en la estructura militar de la OTAN compaginando su función de elemento decisivo para la defensa de Bélgica, junto con su importante participación en la defensa común de Europa de acuerdo con la decisión soberana nacional.

El realismo en la gestión y planeamiento de las Fuerzas Aéreas belgas puede decepcionar quizás a algunos si se subrayan los problemas presupuestarios o la retirada de la compra de los misiles Patriot, pero puede en cambio satisfacer a los más si se toma nota de que el número total de aviones de combate de primera línea va en aumento y de que los ahorros conseguidos se aplicarán a aspectos operativos como la dotación de contramedidas electrónicas a los aviones y la adquisición de armamento aéreo de la última generación que mejorará la capacidad ya alta de las Fuerzas Aéreas de esta Nación aliada. ■



Los Westland Sea King se ocupan de las tareas SAR en sustitución de los veteranos Sikorsky.



Swearingen Merlin 3A, avión utilizado para transporte de personalidades.