

Una nación, una fuerza aérea: *Israel Air and Space Force*

JULIO MAÍZ SANZ

NUNCA EN LA HISTORIA MODERNA UNA NACIÓN HA ESTADO TAN UNIDA EN SU DESTINO AL DE SUS FUERZAS ARMADAS. ASÍ EL RECIENTEMENTE CELEBRADO 65° ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE ISRAEL LO ES TAMBIÉN EL DE SU AVIACIÓN DE COMBATE, QUE JUNTO AL RESTO DE LOS INTEGRANTES DE LA IDF (ISRAEL DEFENCE FORCE/FUERZA DE DEFENSA DE ISRAEL), SE HAN CONVERTIDO EN EL PRINCIPAL FACTOR DE SUPERVIVENCIA DEL ESTADO HEBREO QUE, RECORDEMOS, ESTÁ SITUADO EN UN ENTORNO GEOPOLÍTICO MUY HOSTIL.

La actual Israel Air and Space Force/Fuerza Aérea y del Espacio de Israel (IASF) nació oficialmente en 1948, coincidiendo con la independencia de Israel, aunque

sus orígenes se remontan a unos años antes. Durante la Segunda Guerra Mundial varios judíos residentes en el territorio de Palestina, por entonces bajo mandato británico, sirvie-

ron en el seno de la RAF, mientras que algunos militantes de la organización independentista judía *Haganah* empezaron a aprender a volar y mantener aviones en varios aeroclubes, formando un embrión de fuerza aérea, denominado Air Service.

Llegó la independencia el 14 de mayo de 1948 y con ella la guerra contra sus vecinos árabes que en bloque se lanzaron contra el naciente Estado judío. Esta situación llevó a la inmediata activación de aquella



embrionaria aviación militar. Parece increíble que la naciente Israel Air Force que empezó en sus inicios utilizando avionetas turísticas desde las que, por parte del pasajero, se lanzaban granadas de mano y disparaba con una ametralladora Bren, haya pasado a convertirse en tan pocos años en una de las más eficaces y poderosas del mundo, sobre todo proporcionalmente hablando.

Volviendo a finales de los cuarenta, la progresiva llegada de algunos veteranos pilotos de la Segunda Guerra Mundial y las compras de aviones excedentes del conflicto empezaron a consolidar la naciente fuerza.

Su posterior rápido reequipamiento con aparatos de combate a reacción principalmente franceses como el Mirage III CJ, y la alta preparación y motivación de sus profesionales lograban en 1967 protagonizar la más espectacular y victoriosa campaña aérea de la historia, durante la Guerra de los 6 días. Desde entonces a su reciente sesenta cinco aniversario la transformación ha sido impresionante, en buena medida debido a las generosas aportaciones económicas de



Banderas de Israel, y de la IASF, en segundo plano, durante la recepción de un AWACS de la de OTAN, que participó en unas maniobras con la IASF. Foto: IDF.

Estados Unidos y Alemania, pero sobre todo gracias a la constante preparación de su personal de vuelo y tierra y a la creación de una de las industrias aeronáuticas y de defensa más punteras del mundo.

Actualmente Israel, un pequeño país con solo ocho millones de habitantes, es

«La alta preparación de los profesionales de la Israel Air Force lograban protagonizar en 1967 la más espectacular y victoriosa campaña aérea de la historia, durante la Guerra de los 6 días»

el sexto exportador del mundo de sistemas de defensa, con una facturación de casi 2.400 millones de dólares en 2012. Están solo por delante en este campo: Estados Unidos, Rusia, Francia, Reino Unido y China. Más del 75% de su producción de material de defensa se destina a la exportación, y es su gran escaparate el hecho de que la mayoría de este armamento acaba siendo probado en combate real por parte de la IDF.

La IASF no es un elemento autónomo, al menos orgánicamente, como sería nuestro Ejército del Aire, sino que se integra en la IDF y está bajo el control directo de su Estado Mayor, que encabeza actualmente el teniente general Binyamin “Benny” Gantz.

La aviación judía está mandada por el general de división Aluf Amir Eshel, de tan solo 54 años de edad, que tiene un grado muy pequeño para los estándares de la OTAN, teniendo en cuenta además, como veremos, el gran poder aéreo que manda.

Ceremonia de entrega de despachos a los nuevos pilotos de la IASF. Foto: IDF.



Uno de los aparatos Airbus Helicopter AS-565SA "Atalef", principalmente destinados a operar en apoyo de la modesta marina militar de Israel. Foto: Julio Maíz.

La IASF, cuyo nombre oficial en hebreo es el de Heyl Ha`Avir, encuadra unas 750 aeronaves y 34.000 efectivos, de los que más de la mitad serían militares que cumplen el servicio militar obligatorio, tiene además adaptada su estructura para acoger a 55.000 reservistas que operarían el material aéreo que se preserva principalmente en la bases aéreas de Ovda y Hatzerim.

BASES Y DESPLIEGUE

Su despliegue se realiza a lo largo de nueve bases principales y varias instalaciones menores, sobre todo destinadas a los helicópteros que cubren alertas antiterroristas. Israel está rodeado de conflictivos vecinos: así al norte limita con Siria, que se debate en una sangrienta Guerra Civil, y el Líbano, donde subsiste la amenaza de la cada vez más potente organización Hezbolá; al este hace frontera con la Autoridad Nacional Palestina y Jordania; mientras que al suroeste limita con la franja de Gaza, dominada por Hamas y el Sinaí egipcio, desde donde organizaciones terroristas, que también hostigan a las tropas de El Cairo, han lanzado varios ataques.

Tras una etapa inicial de concentración de las principales unidades en aeródromos cerca de las grandes ciudades como Tel Aviv y Jerusalén, se decidió ir trasladando buena parte de los escuadrones al desierto sur del país. La idea es que ante una posible guerra las mayores bases, potenciales objetivos de misiles de medio y largo alcance que podrían venir cargados con armas de destrucción

masiva, estén lejos de los grandes núcleos de población.

Así para las misiones de instrucción principalmente se usa la base de Hatzerim, sede de la FTS (Flight Training School/escuela de entrena-

miento de vuelo) de la IASF, que está sita en el desierto sur de Israel. La cercanía de esta última instalación a la franja de Gaza le hace albergar además dos Escuadrones de aviones de ataque y otro de helicópteros utilitarios, actuando estos últimos sobre todo para otorgar movilidad a las fuerzas terrestres de la IDF.

Posteriormente, más al sureste y también sita en pleno arenal del Negev, se construyó una nueva instalación, la de Nevatim. Estamos ante la más moderna base de la IASF que además incluye una pista de 3,9 kilómetros, la más larga de Oriente Medio. Hasta aquí se han trasladado las cuatro unidades de polimotores de transporte y de EW (Electronic Warfare), anteriormente basadas en el aeropuerto internacional Ben Gurion, y dos Escuadrones de cazabombarderos F-16. Es-



El UAV de tipo MALE HermeS 450. Foto: Julio Maíz.



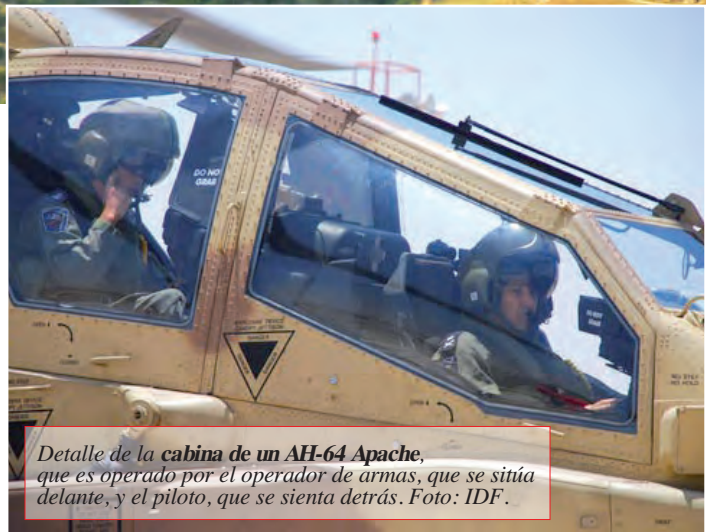
Los veteranos helicópteros Super Cobra siguen siendo un excelente medio de ataque, y con unos costes operativos bajos. Foto: Julio Maíz.



Dos helicópteros Boeing Apache AH-64D de la IASF, de maniobras en Grecia, el tercer aparato que se ve al fondo es del Ejército heleno. Foto: IDF.

tas unidades serán reforzadas en un plazo de cuatro-cinco años con la llegada de los F-35. Igualmente la base empezará a acoger el excelente binomio que conforman los C-130J Super Hercules y los convertiplanos V-22 Osprey, de los que luego hablaremos.

Todavía más al sur están las bases de Ramon y Ovda. La primera, que se construyó con fondos de Estados Unidos para compensar las bases perdidas al retirarse Israel del Sinaí, reúne una impresionante fuerza de combate, consistente en tres Escuadrones de F-16I y los dos equipados con los helicópteros de combate Apache. La segunda de las mencionadas, sita ya muy cerca del Mar Rojo, agrupa una fuerza análoga de cazabombarderos y un Escuadrón de helicópteros de ataque Cobra.



Detalle de la cabina de un AH-64 Apache, que es operado por el operador de armas, que se sitúa delante, y el piloto, que se sienta detrás. Foto: IDF.

«Tras una etapa de concentración de unidades en aeródromos cerca de grandes ciudades, se decidió ir trasladando buena parte de sus escuadrones al desierto sur del país»

Prácticamente anexa a la base de Ramon está la estación de radar, mando y control del Monte Aricha, que es responsable de la detección y control aéreo del sur del país, además de cubrir amplias zonas limítrofes, incluido el Sinaí. Obviamente Israel mantiene como una de sus más activas instalaciones la base de Ramat-David, sita al norte del país, desde donde operan hasta tres Escuadrones de cazabombarderos

F-16, que aseguran la reacción ante posibles ataques de Hezbolá. Es de recordar que muy pocos kilómetros al norte de esta base está el sistema de radar, mando y control aéreo de Monte Meron, que vigila la parte septentrional de Israel. También desde Ramat-David opera un escuadrón dotado con helicópteros Eurocopter AS565MA Atalef, que trabajan sobre todo a favor de la marina militar, una discreta fuerza que tiene su principal base y Cuartel General en el cercano puerto de Haifa. Las otras cuatro bases están sitas en el centro del país en torno a Tel Aviv y son las de: Hatzor, Palmachin, Tel Nof y la de Sde Dov/Tel Aviv. Desde la última citada opera una amplia flota de bimotores turbohélices Beech 200, de diferentes variantes, que cumplen múltiples misiones, incluidas la patrulla naval que impermeabiliza las costas del país ante posibles infiltraciones de terroristas por vía marítima.

AVIONES DE COMBATE

La espada de la IASF son sus cazabombarderos y sus helicópteros de ataque. Respecto a los primeros hay dos modelos principales de aviones de combate, los F-15 y los F-16. El futuro más próximo en este campo es el F-35, de los que los dos primeros, de los 19 encargados, serán entregados a los judíos, por parte de su fabricante Lockheed Martin en el año 2016. Los aviones no llegarán directamente a Israel sino a la Base de la USAF (United States Air Force) de Luke (Arizona), donde los pilotos israelíes iniciarán el entrenamiento a manos de sus colegas estadounidenses.

Volviendo al presente, Israel ha confiado desde hace casi cuatro décadas en el F-16, que es fabricado por General Dynamics (hoy Lockheed Martin), desde sus primeras versiones. A lo largo de estos años el Estado hebreo ha adquirido un total de 362 de éstos, con lo que se convierte en el mayor operador del avión mundial, tras los mismos Estados Unidos. Actualmente alinea sobre el papel 88 F-16A, 16 F-16B, 78 F-16C, 50 F-16D y 102 F-16I (Israel). Estos últimos son los más sofisticados aviones con los que cuenta Is-

rael. Se trata básicamente de F-16 Bloque-50/52 y son todos biplazas, aunque construidos y dotados de una aviónica de última generación, en su mayor parte diseñada y fabricada en Israel, según encargo de la IASF. Cuentan con el radar AN/APG-68(X), importantes avances en sus sistemas de navegación, cockpit, y con un sistema de alertadores y contramedidas mucho más avanzado que la variante estadounidense, lo que les asegura una ma-



Equipo de vuelo de un piloto israelí, en las hombreras lleva las insignias de tte. coronel, parecida a la española. Foto: Julio Maíz.



Uno de los F-16D volando sobre Nevada (Estados Unidos) durante un ejercicio Red Flag. La IASF realiza continuos ejercicios con la USAF y diferentes fuerzas aéreas europeas. Foto: USAF.

yor supervivencia en sus frecuentes operaciones de ataque.

Los primeros F-16I de este modelo llegaron en febrero de 2004, espaciándose las entregas hasta el 2008. Estamos ante un avión altamente especializado en misiones de ataque al suelo, sin perder su excelente capacidad aire-aire. Cuenta con un segundo tripulante, oficialmente un navegante, pero su principal misión es manejar la amplia panoplia de sistemas de armamento. También son de destacar sus tanques conformados de combustible que le dan su inequí-

la referida variante I, con la intención de mantenerlos operativos hasta más allá del 2020.

Respecto a los F-15, la historia es paralela. Israel ha comprado un total de 104 de éstos, de todas las versiones, A, B, C y D, incorporando finalmente 25 de la versión I que son básicamente una adaptación a las exigencias del IASF del sofisticado modelo de ataque E de la USAF.

Ambos modelos han sido transformados y modernizados por Israel, que cuenta con una excelente industria propia de aviación militar y de EW con empresas como IAI, Elbit o Rafael, además de las antes

citadas Respecto al

armamento estándar, aire-



La protección de los aviones es una misión fundamental de las múltiples patrullas que recorren las bases del IAF. Foto: Julio Maíz.

mamiento de ataque al suelo, la mayor parte sería del denominado inteligente, ya sean misiles o las bombas JDAM (Joint Attack Direct Munition), una serie de kit que se

adaptan a las

bombas convencionales con los que se pueden dirigir hacia el blanco designado. Israel realiza grandes compras de misiles y bombas, tanto a Estados Unidos como a su industria. El material que les entrega Es-

tados Unidos, mediante operaciones económicas muy ventajosas, a través del programa FMS (Foreign Military Sales) incluye misiles Maverick y Hellfire, kits GBU-30 para bombas Mk-82, GBU-31 para las Mk-84 y las BLU-

39 y GBU-32 para las MK-83.

Destacar en este sentido la autorización dada el 14 de diciembre de 2012 por parte de la DSCA (Defense Security Cooperation Agency), el organismo de Estados Unidos que autoriza las ventas de material de Defensa, para que Israel adquiriese hasta un total de 6.900 sistemas JDAM, por un importe de 647 millones de dólares.

En lo que se refiere al armamento con capacidad stand-off, se debe destacar el misil AGM-142 Popeye, un

aire, destacan los misiles de medio alcance AIM-120C AMRAAM, aunque últimamente se está introduciendo un modelo local: el Rafael Derby; los de corto alcance son los eficaces misiles Rafael Python IV y V y los estadounidenses Sidewinder. Cabe destacar la autorización dada en 2007 por la DSCA para que Israel adquiriese un total de 500 misiles Raytheon AIM-9M Sidewinder, que muy posiblemente la Industria israelí esté modificando y transformando a una variante similar a la última versión de este sistema, la X Bloque II o III.

«La espada de la IASF son sus cazabombarderos y sus helicópteros de ataque. Los F-15 y los F-16 son los principales de aviones de combate, y su futuro más próximo el F-35»

Respecto al ar-





*El IAI Heron.
Foto: Julio Maíz.*

RPV, LOS OJOS DE LA AVIACION ISRAELÍ

Los múltiples modelos de aviones de manejo remoto, los RPS (Remotely Piloted System), que han desarrollado los ingenieros israelíes llevan, desde finales de los setenta, siendo los ojos de la IDF, realizando constantes misiones de reconocimiento sobre las zonas limítrofes al país más sensibles, como la franja de Gaza y el sur del Líbano.

En el campo de los RPS (menos apropiadamente también conocidos como UAS: Unmanned Aerial Systems) la industria de Israel es un líder en el mercado mundial, por lo que obviamente la IASF fue pionera en este campo. Actualmente la aviación militar israelí tiene tres Escuadrones equipados con RPS del tipo MALE (Medium-Altitude, Long Endurance), que utilizan el IAI Heron, en dos versiones denominadas como Heron 1/Shoval y un desarrollo más capaz denominada como Heron TP o Eitan, a los que se suma el Elbit Hermes 450.

Estamos ante sistemas de una excelente autonomía. Así el Shoval puede volar más de 40 horas seguidas y subir hasta los 30.000 pies de altura, mientras que el Eitan puede elevarse hasta los 45.000 pies y operar según el fabricante casi tres días de forma continua. Los Eitan, que opera el 210 Escuadrón con base en Tel Nof, gracias a su capacidad de llevar hasta 1.000 kilos de carga de pago, pueden equiparse con una amplia gama de sensores que le dan capacidades ISTAR, y/o ser armado. Es de destacar su empleo en el rol de ataque en 2009, cuando atacaron en Sudán un convoy que según su inteligencia llevaba armas, desde Irán a la franja de Gaza.

En lo que respecta al Hermes 450, un sistema más discreto, con una autonomía de 20 horas de vuelo, son operados por el 166 Escuadrón desde la base aérea de Palmachim. Según algunas fuentes árabes, la IASF ha adaptado el Hermes 450 para su uso como un vehículo aéreo no tripulado de asalto, informando que se le equipó con dos misiles Hellfire o, según diversas fuentes, dos misiles Rafael.

De acuerdo con algunas fuentes periodísticas, los israelíes podrían dar uso de estos sistemas sobre la Franja de Gaza o el Líbano, aunque el Gobierno de Jerusalén nunca confirma ni deniega este tipo de operaciones.

diseño realizado entre Lockheed Martin y Rafael, que puede ser armado con cabezas nucleares. A este sistema se suman otros dos sistemas de fabricación local: el Rafael SPICE (Smart, Precise Impact, Cost-Effective), un kit que consta de 12 siste-

mas de control para convertir a bombas convencionales en un sistema de precisión con un alcance de hasta 60 km, mediante un sistema de guía EO/GPS; y el IAI Delilah, un misil crucero con un alcance de 250 km. Finalmente mencionar un



par de sistemas procedentes de Estados Unidos, las GBU-28 y GBU-39 Small Diameter Bomb.

En 2005 llegaron a Israel las primeras GBU-28, un eficaz sistema, y caro, dado que han costado 30 millones de dólares las 100 que oficialmente ha adquirido el Estado hebreo. El sistema se compone de una bomba de 2.268 Kg asociada al sistema de guiado GBU-28 de guía láser.

Estas revientabúnker fueron ampliamente utilizadas por los F-15I en las acciones sobre el Líbano, durante el verano de 2006, con la finalidad de destruir los refugios, almacenes de cohetes y otros materiales bélicos que la organización extremista Hezbolá tiene enterrados en el sur de Líbano.

Respecto a los helicópteros de combate, la IASF alinea cuatro Escuadrones: dos dotados con el Boeing AH-64 Apache y dos con el Bell AH-1 Cobra.

El IASF tiene sus propios sistemas de misiles antiaéreos, la mayoría son de procedencia estadounidense, aunque muy modernizados por la industria local. En esta fotografía, el Hawk. Foto: Julio Maíz.



*Sistemas de misiles antiaéreos Patriot.
Foto: Julio Maíz.*



Un F-16I, fotografiado durante una escala en Lajes (Azores-Portugal), durante el largo viaje entre Israel y la Base de Nellis (Nevada-Estados Unidos), para participar en un Red-Flag. Foto: USAF

Desde su entrega en 1990, los Apache han estado presentes en todas las operaciones de combate, tanto contra los Hamas como Hizbulá. Todos los Apache israelíes están basados en

Ramon, distribuidos en el 113 Escuadrón que está equipado con los AH-64D-I, dotados con el radar AN/APG-78 Logbow, que da nombre a la versión, y en el 190 Escua-

«Respecto a los helicópteros de combate, la IASF alinea cuatro escuadrones: dos dotados con el Boeing AH-64 Apache y dos con el Bell AH-1 Cobra. Los Apache, presentes en todas las operaciones de combate, tanto contra los terroristas de Hamas como los de Hizbulá»

drón que opera los del modelo A, que progresivamente se van modernizando a la versión D.

Los otros helicópteros de ataque que usa IASF son los AH-1E/F/G y S Cobra que, a pesar de su antigüedad, son un elemento de combate muy eficaz, barato y fácil de mantener. Toda la flota, como es habitual en todos los sistemas de la IASF, han sido objeto de las correspondientes modernizaciones y estandarizaciones. En total quedan en servicio una cincuenta, repartidos entre los Escuadrones 160 y 161 con base en Palmachin.



La joroba que incorporó la industria israelí a los F-16D, para instalar sistemas de aviónica adicionales, luego fue estandarizada por Lockheed Martin en los biplazas del Bloque 50/52 y 60... Foto: Julio Matz.



Cargando munición en un F-16. Las acciones reales de combate de los aparatos de la IASF son continuas. Foto: IDF.



Uno de los veteranos entrenadores de combate A-4. Foto: Julio Matz.



Los entrenadores A-4 pronto irán dando paso a los nuevos MB46. Foto: Alenia.

A la capacidad de ataque de éstos se podría sumar la de transporte Black Hawk, mediante un programa para adaptación de los misiles aire-suelo Spike-ER, que junto a los Hellfire equipan los helicópteros de ataque de la IASF. En el caso de los utilitarios dispondrían de sendos lanzadores cuádruples. El desarrollo lo realizó la empresa Elbit, mediante la integración de un nuevo casco que incorpora un sistema ANVIS-HUD, lanzacohe-tes con guía láser Elbit/ATK GATRL y un cañón de 20 m/m de la firma gala Nexter. La idea es transformar a este estándar una cuarentena de Black Hawk, aunque hasta la fecha no se ha firmado el contrato.

HELICÓPTEROS Y AVIONES DE TRANSPORTE

Los aviadores de la IDF tienen actualmente a su disposición 73 helicópteros utilitarios UH-60A/D y L Black Hawk, adquiridos a la empresa estadounidense Sikorsky, y cerca de cuarenta de sus veteranos hermanos mayores, Sikorsky CH-53 A (transformados por Israel y denominados Ya'sur 2000), que han asegurado una larga serie de misiones tácticas y logísticas, como las de transporte de tropas, infiltración y ex-

«Respecto a los aparatos de transporte y reabastecimiento se utiliza una amplia flota de veteranos, y profusamente modernizados Boeing 707 y Lockheed C-130E/H y la versión de tanker, el KC-130H»

filtración y la importante labor de evacuación de bajas propias. En su momento Israel evaluó la nueva versión de este helicóptero, el CH-53K, sin que hasta el momento no hayan surgido más noticias

acerca de su adquisición para la IASF.

Respecto a los aparatos de transporte y reabastecimiento en vuelo se utiliza una amplia flota de veteranos Boeing 707 y Lockheed C-130E/H y la versión de tanker, el KC-130H. En general hablamos de aviones tan veteranos como bien mantenidos y pro-



Los más de sesenta helicópteros UH-60 son los "taxis" que despliegan continuamente a las unidades de infantería y fuerzas especiales del IDF en cualquier punto. Foto: IDF.

fusamente modernizados. Actualmente está en marcha un programa para extender la vida operativa de los siete Hercules del tipo H, mediante un programa de IAI que reemplaza la sección central de las alas, y está cambiando completamente el cableado. Israel también espera recibir procedentes de Estados Unidos tres aviones de reabastecimiento en vuelo KC-35, que saldrán de la cadena de montaje que Boeing está creando para servir el macro pedido solicitado por la USAF.

Con el fin de reforzar la capacidad de transporte, el pasado mes de junio la multinacional de defensa Lockheed Martin entregaba a la

IASF su primer C-130J Super Hercules, en la planta de producción de la empresa sita en Marietta, (Georgia-Estados Unidos). Estamos ante el primero de los nueve C-130J-30 que pretende adquirir Israel, y que actualmente está siendo modificado con una serie de sistemas secretos,

muy probablemente para adaptar el aparato a las funciones de operaciones especiales. Paralelamente sus futuras tripulaciones se están entrenando en la base de la USAF de Little Rock (Arkansas), por lo que la llegada del Super Hercules a Israel se retrasará hasta la próxima primavera.



Los helicópteros pesados Sikorsky CH-53A, tras su modernización siguen siendo unos excelentes medios de transporte táctico y logístico. Foto: Julio Maíz.



Tras la firma de un reciente contrato, el pasado mes de diciembre, la IASF ya ha encargado en firme seis de estos a Lockheed Martin, empresa que además está trabajando para diseñar un *kit* con el que modificar los depósitos externos de combustible a petición de los israelíes.

También está en marcha un programa para adquirir seis convertibles Boeing V-22 Osprey, que en conjunción con los C-130J-30 permitirán a la IASF crear una fuerza de intervención muy similar a las denominadas Special-Purpose Marine Air-Ground Task Force/ fuerza de tarea aire-tierra de los Marines de especial propósito (SP-MAGTF) de los Estados Unidos.

El Estado israelí es un aliado preferente de los Estados Unidos y suele tener prioridad en la entrega de los modernos sistemas que encarga en el país de las barras y estrellas. Así, en el caso de los Osprey, el Secretario de Defensa de Estados Unidos acaba de comunicar que las entregas a Israel se adelantarán mediante la adjudicación de parte de los que están en línea de producción destinados al USMC (United States Marine Corps). Gracias a esta gestión las cesiones se producirán en 2015, con lo que los israelíes se convertirán en el primer operador extranjero del novedoso convertiplano.

Los V-22 pueden transportar hasta 24 combatientes o nueve toneladas de carga interna, a velocidad de avión, y aterrizar como un helicóptero. Esta posibilidad daría una importante capacidad a Israel caso de



Una de las nuevas pilotos de la IASF. Los israelíes guardan muy celosamente la identidad de sus profesionales, especialmente de las tripulaciones de las aeronaves. Foto: IDF.



EL PRIMER USUARIO EXTRANJERO DEL F-35

Israel, aunque no es de hecho una de las naciones socias del programa JSF (Joint Strike Fighter), que encabeza Estados Unidos, para el desarrollo del F-35 que diseña y fabrica la empresa Lockheed Martin, sí participa en él con un contrato de seguridad cooperativa, al igual que Singapur.

En octubre de 2010, los representantes del Ministerio de Defensa de Israel firmaban en Nueva York la carta de oferta y aceptación con Lockheed Martin para que esta suministre 19 F-35A, que serán designados como F-35I, y la opción de compra sobre otros 50 aparatos. El contrato, valorado en 2,75 millardos (miles de millones) de dólares, precisa además que se debe dar prioridad a las entregas a Israel, a fin de que se pueda activar un primer Escuadrón, que según se precisó en noviembre de 2011 tendrá base en Nevatim.

La operación es clave para el Estado israelí, ya que tiene la necesidad nacional de contar siempre con la superioridad aérea, y más frente a los excelentes diseños rusos con los que se están dotando algunos de los países "hostiles" a Israel.

Como en otros sistemas de este tipo, Israel quiere tener la llave del software para instalar sus modernos sistemas de aviónica. Así, el 28 de agosto de 2012 el Gobierno hebreo firmaba con Lockheed Martin Aeronautics Co. un contrato valorado en 206,8 millones de dólares mediante el cual encarga la puesta en marcha de la fase 1 del incremento 1 del F-35I destinado al desarrollo del sistema y demostración. Esta modificación incluye el desarrollo de hardware y software, partiendo de lo fijado en el PDR (Preliminary Design Review/ Revisión de Diseño Preliminar).

Con este contrato, que además cofinancia el Pentágono ya que el coste total del programa sube a los 450 millones, Israel abre el camino para poder posteriormente ir incrementando las capacidades de sus F-35I, y la posibilidad de ir integrando los modernos sistemas de aviónica y armamento que desarrolla y fabrica su industria nacional.

Durante un reciente viaje del ministro de Defensa judío Moshe Yaalon a la planta de Lockheed Martin sita en Fort Worth, se hizo público que los dos primeros se entregarán en 2017, los siete siguientes en 2018 y el resto, una decena, en 2019. Estas entregas, junto al plan de instrucción ya en marcha, posibilitarían que el futuro Escuadrón tuviese en 2018 la capacidad operacional inicial.

También se sabe que el nuevo casco de combate para los pilotos de los F-35I será desarrollado en conjunto por la empresa Elbit Systems en colaboración con la estadounidense Rockwell Collins.



El F-35 es actualmente el más avanzado avión de combate del mundo. Foto: Lockheed Martin.

Uno de los **C-130H** de la IASF. Como estos aparatos vuelan bastante fuera del país, por motivos de seguridad, fueron desprovistos de las marcas de nacionalidad, la Estrella de David. Foto: Julio Maíz.



El primero de los **C-130J-30** que Lockheed Martin entregó en junio de 2013 a la IASF. Foto: Lockheed Martin.



Un discreto **Boeing 707**, pintado de blanco y sin marcas nacionales, simulando un reabastecimiento acompañado de tres F-15. Foto: Oren Rozen.

una hipotética intervención en algún país especialmente hostil, para poder infiltrar/ exfiltrar fuerzas especiales que tendrían la misión de preparar el consiguiente ataque aéreo. Igualmente el Osprey es un excelente medio para realizar operaciones de *personnel recovery*, en escenarios lejanos al pequeño Israel.

ENTRENAMIENTO

El pasado mes de julio la empresa Alenia Aermacchi hacía público que en su planta de Venegono (Lombardía) se iniciaba el montaje del primero de los treinta aviones de entrenamiento avanzado M-346 de los encargados por Israel. Así mismo la empresa italiana comunicaba que el *roll out* de este primer aparato se realizará a mediados de 2014.

Gracias a este moderno entrenador, dotado de pantallas digitales multifunción, la adaptación de los nuevos pilotos a las Unidades OCU (Operacional Conversión Unit) de los F-15 y F-16, y en el futuro al F-35, será mucho más fácil y rápida.

«Cuando entren en servicio los M-346, moderno entrenador dotado de pantallas digitales multifunción, la adaptación de los nuevos pilotos a las unidades OCU de los F-15 y F-16, y el futuro F-35 será más fácil y rápida»

Los M346 sustituirán progresivamente a los más que veteranos Douglas A-4N (monoplazas) y TA-4H/J (biplazas) Skyhawk de los que 39 quedarían en servicio como entrenadores aéreos avanzados. Hablamos de un aparato con más de 45 años en servicio y que durante los años setenta llegaron a ser la espina dorsal de la entonces IAF, ya que se llegaron a recibir hasta 347 de estos aparatos, tanto desde la cadena de montaje como de segunda mano procedentes de la US Navy.

Varias modernizaciones han ido dilatando la ida operativa del Skyhawk, a la vez que su número iba descendiendo, debido primero a las bajas en combate y luego a la progresiva puesta en reserva, que ha en-



La industria israelí ha desarrollado dos variantes de: CAEW (Conformal Airborne Early Warning) denominado "Eitam", primer plano, y de EW "Shavit", utilizando como base el reactor de negocios estadounidense Gulfstream Aerospace G-5. Foto: IDF.



"Gorras al aire", una nueva promoción de pilotos del IASF celebran su graduación al fondo los Raytheon T-6A Texan II de la Academia de Neavatim. Foto: IDF.

trenado a miles de pilotos a lo largo de su devenir operacional.

Recordar que la FTS tiene sede en la citada base de Hatzetim. Esta unidad utiliza para las diferentes fases de formación: El Grob G-120, con los que se realiza la dura selección de los cadetes y la formación de vuelo elemental; los veteranos reactores IAI Tzokit (la versión israelí del Fouga Magister francés) que acaban de ser sustituidos por los modernos turbohélices T-6A Texan II,

«La IASF está empezando a privatizar la formación de sus tripulaciones de aviones de combate. Elbit Systems se encargará de proporcionar los servicios de instrucción, operación y mantenimiento»

a fin de servir para facilitar la formación básica; así mismo para el entrenamiento de los futuros pilotos de helicópteros se utiliza el utilitario Bell OH-58B, y para las fases de entrenamiento como pilotos de combate el citado Bell AH-1F.

Al igual que otras fuerzas aéreas la IASF está empezando a privatizar la formación de sus tripulaciones de aviones de combate. Así, el pasado mes de noviembre Elbit Systems puso en estado operacional, como iniciativa de financiación privada, o PFI (Private Financing Initiative), el denominado MTC (Mission Training Center) destinado a formar a los futuros pilotos de F-16C/D y F-16I, tras concluir la fase de desarrollo. Esta empresa proporciona los servicios de instrucción, operación y mantenimiento. El MTC permite el adiestramiento en escenarios de misión a la carta y en diversos teatros de operaciones, en los que se hacen presentes las correspondientes amenazas ■