

Nuevos cazas F-15EX para la USAF

El caza biplaza Boeing F-15EX número de serie 20-0001, hasta ahora el último derivado de una plataforma de combate aéreo cuyos orígenes se remontan a mediados de los años 70, hizo su primer vuelo el 2 de febrero, de 90 minutos de duración, desde el aeropuerto de St. Louis, Missouri (*imagen*).

LA USAF LO ADQUIERE

Hasta la presentación del presupuesto del año fiscal 2020, el Pentágono no contemplaba la compra para la USAF de los nuevos F-15EX, considerados aviones de cuarta generación, apostando en cambio por el F-35, de quinta generación. Sin embargo, recortes presupuestarios llevaron a ponderar la opción de una mezcla de aviones para las venideras dos décadas.

Así, en julio de 2020 la USAF firmó con Boeing un contrato por ocho de estos aviones, los que servirán para evaluar el modelo y preparar su entrada en servicio. Los dos primeros ya están por ser entregados y los otros seis se esperan para 2023. Esta primera partida operará desde la base aérea Eglin, en Florida.

En total, la USAF estima en 144 los F-15EX que adquirirá a lo largo de la próxima década para sustituir a sus F-15C/D más antiguos y ya veteranos de varias guerras y operaciones.

OTROS USUARIOS

La USAF, sin embargo, no ha sido el primer comprador de esta moderna versión. Los primeros F-15EX fabricados fueron para la Fuerza Aérea de Qatar, que, bajo la denominación F-15QA, adquirió 36 unidades.

Además, Boeing recibió la autorización para ofrecer el modelo a India, que busca comprar 144 nuevos aviones de guerra. Por otra parte, Israel ya cursó a Boeing una solicitud de información por 25 aviones, más la posible modernización al nuevo estándar de 25 de sus actuales F-15I.

No obstante, se sostiene que los F-15EX de la USAF serán diferentes a los ejemplares de exportación en hasta un 30%, ya que parte de los sistemas de los segundos se sustituirán por otros de menor capacidad.

ARGUMENTOS A FAVOR O EN CONTRA

La compra por parte de la USAF se debe, en parte, al necesario crecimiento que debe experimentar esa fuerza aérea y a las preocupaciones logísticas aparejadas. El general James "Mike" Holmes, jefe del Comando de Combate Aéreo, sostuvo que el contrato por el Boeing F-15EX es una forma "asequible" de cumplir el objetivo de su institución de adquirir setenta y dos nuevos aviones de combate al año.

Los defensores del F-15EX, citando los bajos costos operativos y la actual interoperabilidad entre las numerosas variantes del F-15

en uso, sostienen, además, que la total transición al nuevo avión será "cómoda y rentable, en cosa de días y no de meses".

El F-15EX aporta una serie de mejoras estándar típicas de una nueva actualización del caza original, incluyendo un nuevo radar, nuevos sistemas de aviónica y control de fuego, así como nuevos procesadores y pantallas de cabina.

Sin embargo, lo más sorprendente es que el F-15EX ofrece un aumento colosal de la capacidad de armamento con respecto al Eagle original. Boeing sostiene que el F-15EX "lleva más armas que cualquier otro caza de su clase". Para tener una idea de la escala comparativa, el F-15EX puede llevar 30.000 libras en carga bélica y está diseñado para portar 22 misiles AMRAAM.

El F-35, en cambio, puede cargar solo 5.700 libras en modo furtivo –en una bodega interna– y 15.000 libras adicionales en *modo bestia* –como cargas externas–, aunque en este último caso perdiendo la furtividad que es su razón de ser. Así, la carga máxima de AMRAAM del F-35 en modo no furtivo alcanza teóricamente hasta 16 misiles.



Boeing ha conseguido este prodigioso aumento de la capacidad de armamento gracias a las mejoras introducidas en su sistema AMBER (Advanced Missile and Bomb Ejection Rack), convirtiendo al F-15EX en un portador de misiles extraordinariamente potente. El

avión también puede lanzar misiles hipersónicos, lo que le confiere un valioso papel en un conflicto de gran envergadura cuando se apoye en sus operaciones en aviones sigilosos como el F-22 y el F-35.

Los detractores del F-15EX, por su parte, argumentan que la capacidad del caza es más un truco de *marketing* que una ventaja concreta en el campo de batalla. Según ellos, es difícil imaginar un escenario probable en el que este caza necesite y esté en condiciones de disparar sus 22 misiles. Sin embargo, varios F-15EX operando en segunda línea podrían ser útiles como parte de un intento más amplio de saturar el espacio aéreo enemigo en el caso de una gran guerra convencional de EE.UU. con una potencia rival de entidad similar. Una cuestión interesante será ver cómo se comporta el F-15EX en juegos de guerra o ejercicios de combate simulados contra aviones furtivos de quinta generación rusos o chinos.

En esta línea, algunos cuestionan la conveniencia de añadir nuevos F-15EX, especialmente mientras ya existe una línea de producción de F-35 *en caliente* altamente productiva y eficiente, por no mencionar el hecho de que varias potencias ya están dando decisivos pasos para procurarse sus nuevos aviones de sexta generación. ¿Podría, incluso, un F-15EX ser argumentado por algunos como un potencial paso atrás?