

Nueva vida para los F-15 en la USAF

La USAF está iniciando el reemplazo de su envejecida flota de cazas de superioridad aérea F-15C/D Eagle por los nuevos Boeing F-15EX. Cabe recordar que el primer vuelo de un F-15 se efectuó hace ya casi 50 años, en julio de 1972, y su entrada en servicio de escuadrón fue en 1976.

El 13 de julio pasado la USAF firmó con Boeing un primer contrato por valor de 1.200 millones de dólares del Año Fiscal 2020 para la fabricación de un primer lote de ocho F-15EX, la versión más moderna de este bimotor, “*para ayudar al servicio a cumplir con sus requisitos de capacidad y agregar capacidad a su flota de cazas*”, señalan desde Boeing. Dicho importe cubre, además de los aviones, repuestos, documentación técnica, formación, y un pago único por los costos de ingeniería.

Además de estos primeros ocho F-15EX, la USAF ha solicitado la compra de otros doce aviones con cargo a los presupuestos a fijar en 2021, con la intención de comprar 76 unidades en cinco años. Hasta ahora, la USAF ha dicho que necesita al menos 144 Boeing F-15EX para el reemplazo de los F-15C/D.

Los dos primeros F-15EX para la USAF entraron a la cadena de montaje de Boeing en St. Louis a principios de este año y serán entregados en el segundo trimestre de 2021 en la base aérea de Eglin (Florida), para pruebas. Los otros seis se entregarán a lo largo de 2023.



F-15EX

- Advanced Cockpit:**
 - 21st Century cockpit provides real-time access to battlefield information
- Enhanced Engines:**
 - New twin engines provide increased speed and acceleration
- Enhanced Systems:**
 - Equipped with world's fastest mission computer, most advanced EW system, and largest AESA radar on any fighter
- Combat-ready:**
 - F-15EX has an air-to-air combat record of 104-0
- Cost-effective solution:**
 - F-15EX is compatible with existing Air Force infrastructure, saving billions in U.S. tax dollars
- Weapons Capability:**
 - Can carry up to 39,000 pounds of air-to-air and air-to-ground weapons
- Economic Powerhouse:**
 - Supports 55,000 jobs and 550+ suppliers in 42 states
 - \$3 billion in estimated annual economic impact

WATCH U.S. FLY

EL EAGLE EN LA USAF

La USAF cuenta hoy con cerca de 234 F-15C/D, los que están viviendo el fin de su vida útil. Esta institución también está equipada con otros 218 F-15E Strike Eagle, biplazas de ataque, aviones que requerirán renovación a contar de 2031 y cuyo reemplazo, si bien aún no se ha decidido, bien podría solucionarse con nuevas adquisiciones de los mismos F-15EX, como sostiene el documento interno J&A de la propia USAF, el que explica la actual asociación y expectativas con la casa Boeing (*Justification and Approval Document*).

Los planes originales de la USAF en cuanto al reemplazo de los F-15C/D se remontan a principios de los años 90,

cuando estaba previsto que estos capaces bimotores fueran sustituidos por el nuevo caza de superioridad aérea F-22 Raptor. Sin embargo, en 2009 la producción de este avión de quinta generación fue interrumpida prematuramente por el entonces secretario de Defensa Robert M. Gates (2006-2011).

Así, de los cerca de 400 aviones Raptor requeridos originalmente, hoy la USAF opera menos de 190. Ante esta situación, el ex Jefe de Estado Mayor de la USAF, general Mark A. Welsh III (2012-2016), sostuvo en su momento que el desmedro operacional a experimentar por las reducidas cantidades de Raptor a recibir debería ser asumido por los cazabombarderos F-35.



El cuarto de los Boeing F-15QA Advanced Eagle para Qatar ha sido decorado con marcas de F-15EX en la cadena de montaje de Boeing en St. Louis para anunciar el reciente contrato con la USAF

Cabe decir que el F-35 fue planeado para reemplazar en la USAF a los aviones A-10 antiblindados y de ataque a tierra, y F-16 multirol.

La USAF nunca planeó volver a comprar más F-15 y no solicitó inicialmente el F-15EX o alguna de las modernas versiones exportadas a países del Oriente y Asia, prefiriendo quedarse con el sigiloso F-35 de quinta generación.

DIVERSIFICACIÓN OPERACIONAL

La USAF ha afirmado que sus análisis de juegos de guerra y estudios operacionales muestran que “*una mezcla de capacidades de cuarta y quinta generación es necesaria para equilibrar la preparación a corto y medio plazo con las necesidades futuras*”.

Lo anterior significa que es necesario mantener en la USAF aviones del tipo F-15 de las más actualizadas versiones operando junto a los F-35, especialmente debido a que las posibilidades otorgadas por los F-15 resultan más convenientes desde los puntos de vista de los costos operacionales, entrenamiento, infraestructura aérea y armamento.

En este último punto –el del armamento–, debido a la relativamente baja capacidad de carga bélica de la que es

capaz el F-35 en su configuración *stealth*, esta aeronave se dejaría como arma de primera elección para conflictos que involucren gran tecnología de defensa aérea –contra Rusia o China, por ejemplo–, permitiendo mantener otras elevadas capacidades operacionales con los nuevos F-15 en todos los otros casos. Israel y Japón –importantes operadores de F-15 y F-35– han puesto en práctica esta idea con el empleo conjunto del binomio F-15X & F-35, previendo distintos escenarios de conflictos.

cualquier otro nuevo fuselaje– tomaría, en cambio, “aproximadamente 18 meses para un escuadrón de servicio activo, o 36 meses para un escuadrón de la Guardia Aérea Nacional”. Según el mismo documento J&A, “ningún otro avión es capaz de satisfacer el requerimiento de la USAF de refrescar la flota de F-15C/D”.

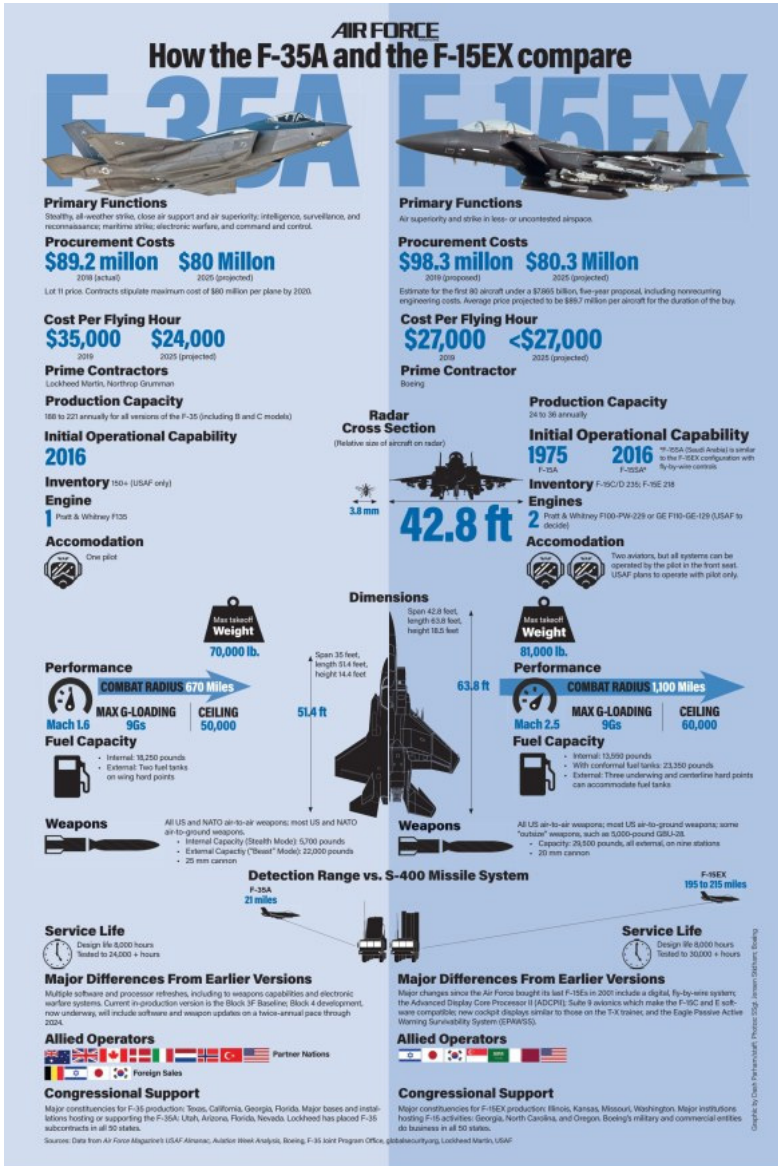
El F-15EX fue añadido a las nuevas expectativas de la USAF por el ex secretario de Defensa James Mattis (2017-2018) a instancias del EQUIPO DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA DE EVALUACIÓN DE COSTOS DEL PENTÁGONO. Fuentes del Pentágono han dicho que Mattis y otros oficiales analizaron que el F-15EX podría servir también como una *palanca competitiva* para presionar a Lockheed Martin a reducir los costos de adquisición y operación del F-35. Mientras que una sola unidad de F-15 cuesta más que un F-35, sus costos de operación están fijados en 27.000 dólares por hora frente a los 35.000 dólares por hora del F-35. Saludablemente, la OFICINA DEL PROGRAMA CONJUNTO del F-35 ha dicho que tiene un plan para reducir los costos de operación y mantenimiento del F-35 a 25.000 dólares por hora hacia el año 2025.

EL FUTURO DE BOEING

El Boeing X-32 perdió contra el X-35 de Lockheed Martin en la competencia por el *Joint Strike Fighter* en 2001. En ese momento, los miembros del Congreso y la Boeing argumentaron que Lockheed, que entonces también fabricaba el F-22, no debería ser el único constructor de avanzados aviones de combate. Instaron a que se le diera a Boeing parte del trabajo del F-35, pero finalmente prevaleció la opinión del Pentágono en el sentido de que Lockheed había estructurado su oferta ganadora con un cierto equipo propio, y que Boeing no estaba en él. El Pentágono dijo que el trabajo continuo de Boeing en el F/A-18 para la US Navy y el USMC, junto con los pedidos residuales de F-15 en el extranjero y el trabajo en el programa Sistema Conjunto de Aviones de Combate No Tripulados, lo mantendría debidamente activado para una futura competición de aviones de combate de la USAF hacia el año 2025.

Boeing, además, está construyendo el avión cisterna no tripulado MQ-25 para la US Navy, así como el entrenador avanzado T-7A para la USAF.

La USAF también está actualmente abocada a los programas NEXT GENERATION AIR DOMINANCE y LOW COST ATTRITABLE AIRCRAFT TECHNOLOGY, que se espera produzcan modernos activos de combate aéreo en estado operacional para 2030 y 2026, respectivamente.



Según dicha visión, una formación de ataque iría compuesta por unos pocos aviones F-35 furtivos, los que ejercerían tareas de control y ataque a los activos enemigos más sensibles, tales como defensas antiaéreas y radares, acompañados de más numerosos F-15EX dotados con la mejor tecnología del momento y su gran carga bélica.

EL REEMPLAZO EN MARCHA EN LA USAF

La USAF estimó que tomará "seis meses o menos para la transición de los F-15C/D a los F-15X" dado el carácter común de las aeronaves, sus componentes y el equipo de apoyo en tierra. La transición desde el F-15 a un F-35 –o

Fuentes
www.airforcemag.com
www.boeing.com
www.thedrive.com
www.hispaviacion.es