

Retiro de los F-18C en los Estados Unidos

El 2 de octubre la US Navy retiró de primera línea su último cazabombardero F-18C Hornet. Algunos de estos aviones seguirán siendo usados por las unidades de reserva para actuar como *adversarios* durante los entrenamientos. Por su parte, los Marines continuarán utilizando sus F-18C hasta por lo menos el 2030, al igual que la mayoría de los usuarios extranjeros.

Los F-18A/B/C/D estuvieron en producción entre 1974 y 2000, con 1.480 unidades construidas. El modelo más utilizado -75 por ciento- fue el monoplaza F-18C. Algunos F-18C se construyeron con dos asientos -dando lugar a la versión D- para entrenamiento o misiones especiales. Algunos de estos fueron modificados más tarde, reemplazando el asiento trasero por equipos electrónicos especializados.

La US Navy fue el primer y más importante de los usuarios, con el empleo de casi la mitad de la producción. Sumado a los aviones usados por los Marines, alrededor del 60 por ciento de la producción fue para usuarios de EE.UU. El resto fue adquirido por Australia, Canadá, Finlandia, Kuwait, Malasia, España y Suiza. Estas naciones también están eliminando gradualmente sus F-18C, o buscando un reemplazo. Australia, por ejemplo, está adoptando el F-35.

REEMPLAZO

Pero llevará al menos una década reemplazar todos los F-18C por F-35. La US Navy puede permitirse deshacerse de todos sus F-18C y seguir dependiendo del F-18E Super Hornet, un avión distinto, más grande y más joven, que entró en servicio en 2001. Se han construido alrededor de 600 de estos y algunos todavía estarán en uso para el año 2040.

La idea de la US Navy y de los Marines es reemplazar finalmente todos sus F-18 -de todos los tipos- y Harrier con F-35. El F-18 que probablemente sirva más tiempo es el avión de guerra electrónica EA-18G Growler, que se basa en el F-18F de dos asientos. Los F-18E/F y G todavía están en producción, la que se extenderá hasta finales de la década de 2020.

USO INTENSIVO

A contar de 2006 la US Navy se dio cuenta de que tanto los antiguos F-18C como los nuevos F-18E Super Hornet estaban desgastándose más rápido de lo calculado, aunque estas previsiones se habían hecho con expectativas de ope-

raciones en tiempos de paz, con aproximadamente un centenar de aterrizajes en portaaviones por año. Pero esos números cambiaron radicalmente a contar de la Guerra del Golfo de 1991 y la siguiente década de patrullaje de la zona de exclusión aérea en Irak, y con la guerra contra el terrorismo a contar de 2001. Para mantener suficientes F-18 de todos los tipos operativos hasta que llegara el F-35 para reemplazarlos, se fabricaron nuevos componentes estructurales, principalmente de las secciones centrales del fuselaje.

El caso de los F-18C fue el más acuciante, sin duda. En 2010 la US Navy tuvo que inmovilizar al 16 por ciento (104 de 635) de sus cazas más antiguos de los modelos A/B/C/D en uso. La razón fue el descubrimiento de grietas en el fuselaje. Se esperaba que estas fallas aparecieran como resultado de todo el estrés que se ejerce sobre el fuselaje por las violentas maniobras aéreas y los aterrizajes en los portaaviones. Pero, en este caso, las grietas aparecieron *antes de lo esperado*. Todos los F-18 más antiguos tuvieron que ser examinados, pudiendo ser reparados solo aquellos cuyas partes afectadas estaban en la unión de ala con fuselaje.

LOS F-18E

El F-18E/F entró en servicio en 2001 y se suponía que duraría 6.000 horas de vuelo. Ahora se estima que la parte del ala que soporta los pilones que transportan las cargas tácticas no durará más de 3.000 horas de vuelo. El metal, en efecto, se está debilitando más rápido de lo esperado. Esta "fatiga del metal", que en última instancia da lugar a la rotura, es normal en todas las aeronaves. Calcular la vida de tales partes sigue siendo un trabajo de arte y de ciencia. Pero, una vez más, las operaciones de combate inesperadamente numerosas son las culpables. Una razón específica del problema fue el mayor número de aterrizajes en portaaviones de las aeronaves aún portando sus bombas. Esto se debe a que muchas misiones sobrevolaron Irak y Afganistán y no requirieron que los F-18E atacaran a sus eventuales blancos.

A pesar de que la US Navy reparó los F-18E/F dañados y modificó los existentes para evitar posteriores problemas, estos arreglos están costando muchos millones de dólares por avión. Con todo, muchos de estos cazabombarderos parecen irreparables y un análisis costo-beneficio indicaría que tendrán que ser prontamente retirados del servicio.

