

F-16

un halcón con mucha garra

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ



DURANTE MÁS DE CUATRO DÉCADAS EL F-16 “FIGHTING FALCON”, “VIPER” PARA SUS PILOTOS Y ENTUSIASTAS, HA DEMOSTRADO QUE ES EL MEJOR Y MÁS VERSÁTIL APARATO DE CUARTA GENERACIÓN DEL MUNDO Y QUE LO ES, ADEMÁS, A UN PRECIO RAZONABLE. DESDE QUE ARRANCÓ SU LÍNEA DE MONTAJE, HASTA NUESTROS DÍAS, HA SIDO UN CONSTANTE SINÓNIMO DE “ALTO RENDIMIENTO, CAPACIDADES Y DISPONIBILIDAD”. EN ÉL NO SOLO SE HAN IDO INTEGRANDO CONTINUAS MEJORAS EN ESTOS AÑOS, TAMBIÉN LOS CONOCIMIENTOS Y AVANCES TECNOLÓGICOS LOGRADOS POR SU FABRICANTE EN EL DESARROLLO Y CONSTRUCCIÓN DE LOS CAZABOMBARDEROS DE 5ª GENERACIÓN F-22 “RAPTOR” Y F-35 “LIGHTNING II”. CASI 30 NACIONES REFRENDAN CON SUS APARATOS EL ÉXITO DEL F-16 COMO CAZABOMBARDERO MULTITIROLE Y CON SUS ÚLTIMAS VERSIONES Y PEDIDOS PUEDE QUEDAR “VIPER” PARA OTROS 40 AÑOS, POR LO MENOS



HISTORIA DE UN PEQUEÑO MAFIOSO

Nacido a la sombra del F-15, pues el “Águila” casi se comió al “Halcón” en los despachos de Washington, el F-16 fue una idea impulsada por un grupo de ingenieros, pilotos militares y especialistas civiles en Defensa. Eran los “Fighter Mafia” y su objetivo era dotar a la USAF con un avión de combate mucho más maniobrable, ligero y letal en los combates aéreos cercanos que los modelos pesados y fuertemente armados tan queridos por el Pentágono. Un equipo de General Dynamics, compañía que fue adquirida en 1993 por la actual Lockheed Martin, se encargó de convertir en un diseño las revolucionarias ideas que serían presentadas como YF-16 al programa LFW (Lightweight Fighter) frente al demostrador tecnológico YF-17 de Northrop. Originalmente planteado como un caza ligero, sencillo y barato de vuelo solo visual y diurno, el avión prescindió del

«Originalmente el F-16 fue planteado como un caza ligero, sencillo y barato de vuelo solo visual y diurno»

avión del mundo diseñado de forma intencionada para ser aerodinámicamente inestable. Para controlarlo contaba con un sistema electrónico de vuelo de cuatro canales de tipo fly-by-wire que mejora el tiempo de respuesta y aumenta su agilidad. Construido para soportar giros de 9 G en los combates, el piloto se acomoda en un asiento reclinado y dispone de una cabina avanzada tipo burbuja. Al no tener armazón hay visibilidad completa de 360° y un ángulo de visión hacia abajo de 40° por los lados y 15° por el morro. Para completar las ventajas de control, visibilidad y supervivencia se instaló la palanca de mando a un lado de la cabina y la de gases en la otra. Poner todas las capacidades del avión en las “manos en mando de gases y palanca de control” (HOTAS), eliminó la necesidad de un segundo tripulante. Estas, y decenas de otras innovaciones tecnológicas y

de diseño, le convirtieron en el avión de combate más avanzado de la época.

El 13 de diciembre de 1973 en Fort Worth, Texas, un

exceso de peso y las cargas pesadas para ganar velocidad y maniobrabilidad. Su planteamiento revolucionó las ideas que todos tenían en aquella época de cómo se debía concebir y cómo se debía volar un cazabombardero. El YF-16 fue el primer

modelo pintado en rojo, blanco y azul protagonizó la ceremonia de lanzamiento del F-16, un aparato que tendría que esperar hasta la década siguiente para recibir el sobrenombre oficial de “Fighting Falcon”, aunque en sus escuadrones era más conocido por “Viper”, como las naves de la popular serie “Battlestar Galactica”. En enero 1975, ante el interés de varios miembros de la OTAN por dotarse con un avión moderno que sustituyera

a modelos como los F-104 “Starfighter”, la USAF decidió dar luz verde a su adquisición y, a finales de ese mismo año, la planta Fort Worth de General Dynamics, en Texas, comenzaba su producción. El primer ejemplar, un monoplaza F-16A, salió de la fábrica el 20 de octubre de 1976, y comenzaron a entrar en servicio en 1980 en la 388ª Ala de Cazas Tácticos en la Base de la Fuerza Aérea Hill (Utah). Con más de cuatro décadas de avances tecnológicos y 138 configuraciones diferentes, los F-16 de hoy han madurado mucho más allá de las variantes originales para ser más capaces, versátiles y avanzados y poder llevar a cabo otras misiones, como bombardeo, reconocimiento o apoyo cercano a las tropas en tierra. El mayor éxito de exportación de la industria de Defensa estadounidense ha cumplido los 40 siendo lo que sus creadores querían que fuera: un digno sucesor del legendario P-51 “Mustang” cuyos principios de visibilidad, agilidad y facilidad de pilotaje inspiraron el diseño del “Falcon” original. Éste fue el germen del F-16A (monoplaza) y el F-16B (biplaza), ambos equipados con el radar de impulsos Doppler Westinghouse AN/APG-66, y el motor Pratt & Whitney F100-PW-200. Desde la entrega de estas variantes el F-16 ha experimentado 6 importantes actualizaciones (bloques o tranchas), la incorporación de 4 generaciones de aviónica, 5 modernizaciones de los dos motores que monta (P&W F100 y F110GE), 5 versiones de radar, 5 suites de guerra electrónica y 2 generaciones de la mayoría de los otros subsistemas. El Bloque 15 (modelos A y B), la

«El YF-16 fue el primer avión del mundo diseñado de forma intencionada para ser aerodinámicamente inestable»

variante producida en mayor número con 983 unidades, fue el primer gran cambio que sufrió el F-16 con estabilizadores horizontales más grandes, dos nuevos puntos de anclaje, un radar mejorado y radio UHF con “Have Quick II”. Las variantes F-16C (monoplaza) y el F-16D (biplaza) entraron en servicio en la USAF en el año 1984. Es el aparato más ubicuo y el que proporciona la mayor parte de la fuerza de combate aéreo estadounidense. En 2007, los más de 1.000 F-16 operativos superaban al total de las flotas de F-15C, F-15S y F-22 juntas. El F-16C/D Bloque 20 contó con una nueva mejora de radar, sistema de búsqueda de blancos y navegación LANTIRN y misiles AGM-45 “Shrike”, AGM-84 “Harpoon” y AGM-88 “HARM”.

Con los Noventa llegaron las versiones más conocidas y refinadas del “Viper”. A finales de 1991 se entregó el primero del Bloque 50/52, la octava gran modificación. Dispone de un motor más potente, pantallas de color en la cabina de vuelo, un conjunto GPS/INS mejorado y un arsenal más avanzado, como el misil AGM-88 “HARM”, la bomba guiada AGM-154 “Joint Standoff Weapon” (JSOW), y sistemas de guiado JDAM para bombas convencionales y WCMD (Wind-Corrected Munitions Dispenser) para bombas de racimo. El Bloque 50+/52+ (50/52 Plus o “50/52 Advanced”), tiene como grandes novedades los tanques de combustible conformables (CFT), que proporcionan 2.045 litros adicionales de combustible sin ocupar ningún punto de anclaje para armas, el sistema de mira montada en el



casco JHMCS, nuevo radar y un compartimento dorsal. Los F-16E (monoplaza) y F-16F (biplaza) son las últimas versiones del F-16. El Bloque 60, conocido como “Desert Falcon”, corresponde a un Bloque especial desarrollado especialmente para los Emiratos Árabes Unidos (EAU) por lo que, por primera vez, los Estados Unidos han vendido un avión al extranjero mejor que los que sus propias fuerzas vuelan. La principal diferencia con los modelos previos, como los F-16 C/D Bloque 50/52+ de la USAF, es el radar AESA Northrop Grumman AN/APG-80, que permite rastrear y destruir amenazas terrestres y aéreas simultáneamente. Cuenta además con tanques de combustible conformables y mejoras





en motorización y aviónica. En camino está la última evolución, el F-16V, el Bloque seleccionado por Taiwán para actualizar sus 145 F-16 A/B. Incluye mejoras como un radar AESA, arquitectura avanzada, nueva pantalla central y lo último en armamento certificado para que el piloto cuente con la mejor comprensión de la situación y una mayor capacidad operativa. Desde su primera orden de producción en 1975, más de 4.500 F-16 han sido producidos para casi 30 naciones de todo el mundo. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos ya ha retirado del servicio activo sus “Fighting Falcon” más antiguos. Ahora está previsto que los que aún están en vuelo, actualizados en la medida de lo posible y de los ajustes presupuestarios, permanezcan operativos hasta el año 2025,... como mínimo. Deben esperar la llegada del F-35 “Lightning II”, el aparato que lo irá reemplazando gradualmente. Pero ni entregándose los 80 aparatos previstos del modelo A por año habrá posibilidad de llenar el vacío que dejarían los F-16 hasta el año 2040.

UN SUPERVENTAS MUNDIAL

Pese a su incierto futuro cuando se planteó como complemento del F-15 o del F-111, entre otros grandes proyectos,

el F-16 ha acabado siendo el aparato para todo de la USAF. Los números así lo demuestran. De los cerca de 4.500 aparatos fabricados casi la mitad han sido pedidos por el Pentágono para estar en primera línea. Hoy los poco más de 900 F-16C/D que aún vuelan en la Fuerza Aérea de EE.UU. han sobrepasado el 80% de su vida útil. La prioridad de la USAF es su reemplazo, el F-35A, y si

logra dotarse con todos los solicitados pese a todos los inconvenientes técnicos y presupuestarios, 1.763 aeronaves, éstas sumarán más que las actuales flotas de F-16 y A-10 combinadas. Mientras llegan y se suceden los retrasos, la Fuerza Aérea Estadounidense invertirá casi 3.000 millones de dólares en la modernización de 350 F-16 del Bloque 50 y algunos del 40 con nuevos radares, panta-





llas en la cabina o diversos equipos de combate y de comunicaciones. Otros usuarios del “Fighting Falcon” son la Guardia Nacional Aérea, la Reserva Aérea, la Armada (la versión F-16N y algunos F-16A/B Bloque 15 OCU ha servido como aviones agresores para los entrenamientos en combate aéreo disimilar) y la NASA, que emplea versiones convencionales como bancos de pruebas y dos derivados, el F-16XL y el F-16A AFTI, para la investigación y desarrollo de tecnologías avanzadas que serán aplicadas en futuros aparatos.

Los aliados europeos de la OTAN han sido también importantes clientes. En 1975 los cuatro socios del Grupo de Participación Europea (Bélgica, Países Bajos, Noruega y Dinamarca) firmaron la adquisición inicial de 348 aviones que serían fabricados bajo licencia por Fokker en los Países Bajos y SABCA en Bélgica. Hasta nuestros días Bélgica ha adquirido 160 F-16 en dos contratos. Serán ligeramente modernizados para operar al menos hasta 2022 con el horizonte en 2030. De los 213 F-16A/B comprados por Países Bajos hoy quedan 68, todos con la actualización MLU (Mid Life Update). Noruega cuenta con 74 que están a la espera de ser sustituidos por 52 F-35. Dinamarca también sustituirá sus 77 F-

16 por el Joint Strike Fighter entre 2020-2025. La Fuerza Aérea Helénica ha ordenado un total de 170 aviones F-16, incluyendo modelos de los Bloques 30, 50 y 52. Algunas de estas aeronaves están equipadas con la última generación de sistemas de armas como JDAM, JSOM, municiones de ataque a tierra WCMD, misiles IRIS-T y AIM-120C AMRAAM, pods LANTIRN, la suit de guerra electrónica ASPIS, JHMCS y NVG para los pilotos y tanques conformables para

volar hasta Chipre y poder “plantar cara” a las recientes adquisiciones de Turquía. Los aviones griegos vuelan con motores GE F110-110/129 y Pratt & Whitney F100-229, esto aumenta el coste de mantenimiento pero garantiza que los problemas mecánicos no dejan fuera de combate a toda la flota. La Força Aérea Portuguesa compró 45 F-16A/B Bloque 15 aviones de los que veinte han sido actualizados a MLU. Polonia ha adquirido 48 F-16C/D Bloque 52, convirtiéndose así



en el primer miembro del antiguo Pacto de Varsovia en operar el “Viper”. Equipado con JHMCS, pods Sniper ER y AIM-9X, AIM-120C, JSOW y JDAM, los “Sokól” (“halcón”) polacos son los más avanzados de la OTAN. Otro país del Este, Rumania, se hará con 24 cazas F-16 usados, la mayor parte procedentes de Portugal. Un caso excepcional fue el del Aeronautica Militare Italiana, que arrendó 34 F-16A/B como solución provisional hasta la entrega del Eurofighter Typhoon.

La empresa turca de defensa TAI (Turkish Aerospace Industries), es una



de las cinco en el mundo encargada de ensamblar el F-16 bajo licencia de Lockheed Martin. De sus líneas de montaje han salido las 270 aeronaves C/D Bloques 30/40/50 que forman la columna vertebral de la Fuerza Aérea de Turquía. Socia también del consorcio JSF, entre sus planes está la compra de 100 F-35. Con 362 unidades la Fuerza Aérea Israelí es el segundo mayor operador del F-16 en el mundo. Allí son conocidos como “Netz” (“halcón”) o, los más modernos, “Barak” (“relámpago”). Los últimos en incorporarse han sido 102 F-16D Bloque 52+, denominados F-16I “Sufa” (“tormenta”). En Oriente Medio otros destacados usuarios son Egipto, que con 240 es el cuarto mayor comprador, los avanzados 80 F-16E Bloque 60 de la Fuerza Aérea de los Emiratos Árabes Unidos, 12 F-16C/D Bloque 50 tiene Omán, Bahréin cuenta con 22 “Fighting Falcon”, Jordania en diferentes programas y mercados se dotó con 55 F-16 y la Fuerza Aérea Iraquí, que espera llegar hasta los 36, es de momento el último comprador del F-16. Marruecos, otro cliente reciente, optó en 2008 por adquirir 24 F-16C/D Bloque 52+ (18 monoplasas C y 6 doble asiento D). En Asia la Fuerza

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL F-16

LONGITUD:.....	15,03 m.
ENVERGADURA:.....	10 m.
ALTURA:.....	5,09 m.
SUPERFICIE ALAR:.....	27,87 m ²
PESO VACÍO:.....	9.207 kg.
PESO CARGADO:.....	12.000 kg.
PESO MÁXIMO AL DESPEGUE:.....	21.772 kg.
PLANTA MOTRIZ:.....	1x turbofán con postcombustión Pratt & Whitney F100-PW-229EEP.
VELOCIDAD MÁXIMA OPERATIVA (VNO):.....	2.414 km/h.
RADIO DE ACCIÓN:.....	550 Km. o 297 Nm. en una misión hi-lo-hi con 6 bombas de 450 kg.
ALCANCE EN FERRY:.....	4.220 Km. o 2.279 Nm. con tanques de combustible auxiliares.
TECHO DE SERVICIO:.....	60.000 ft.
ARMAMENTO:.....	Va dotado con un cañón Vulcan 20 mm. M61A1 de seis cañones rotativos y tiene 11 puntos de anclaje (2 en los extremos alares, 6 subalares y 3 bajo el fuselaje) con capacidad para cargar 7.700 kg. Puede llevar una combinación de bombas (Mark 84, Mark 83, Mark 82, GBU-10 “Paveway II”, GBU-12 “Paveway II”, GBU-31 o GBU-38 JDAM, GBU-39 SDB, CBU-87 CEM, CBU-89 GATOR, CBU-97 SFW o nucleares B61 de hasta 170 kt.); cohetes (LAU-61, LAU-68, LAU-5003 o LAU-10) y misiles (AIM-9 “Sidewinder”, IRIS-T, RAFAEL Python-4, AIM-7 “Sparrow”, AIM-120 AMRAAM, RAFAEL Derby, AGM-65 “Maverick”, AGM-45 “Shrike”, AGM-88 HARM, AGM-84 “Harpoon” o AGM-119 “Penguin”). Además puede dotarse con un dispensador de señuelos y bengalas SUU-42A/A, pods de contramedidas electrónicas AN/ALQ-131 y AN/ALQ-184, pods de designación de objetivos LANTIRN, Lockheed Martin Sniper XR o LITENING.

Aérea de la República de Corea opera 180 aparatos KF-16 (F-16C/D Bloque 30 y Bloque 52), de los cuales la mayoría fueron ensamblados localmente por KAI bajo un acuerdo de licencia. La Real Fuerza Aérea Tailandesa compró 54 F-16A/B y ha recibido 7 F-16A/B de Singapur a cambio de la capacitación de sus pilotos. Este último país ha adquirido 70 y en la actualidad opera 62 de las versiones C/D Bloque 52 equipadas con siste-

mas y armamento de última generación. Indonesia ha recibido un único lote de 12 F-16A/B Bloque 15 OCU, aunque se espera la llegada de 24 F-16C/D Bloque 25 excedentes de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos actualizados al estándar Bloque 32. La República de China, Taiwán, opera 150 F-16A/B Bloque 20 de los que 145 podrían ser modernizados ante el veto de China a la compra de un caza de 5ª Generación. Pese a diversas





«Con el “Desert Falcon”, de Emiratos, por primera vez, los EE.UU. han vendido un avión mejor que los que vuelan sus propias fuerzas»

discrepancias políticas y diplomáticas con Washington, Pakistán opera una flota considerable de decenas de F-16A/B-15OCU y F-16D Bloque 52+. Además de unidades nuevas han recibido 26 aparatos excedentes de la USAF y 13 comprados a Jordania. Venezuela, con sus 24 F-16A/B Bloque 15, fue el primer y, durante mucho tiempo, único operador sudamericano del F-16. Hoy apenas quedan en servicio la mitad por el embargo estadounidense a Caracas. Desde 2006 Chile se ha dotado con 46 F-16C/D Bloque 50/52 plus, tanto nuevos como modelos actualizados comprados a Holanda. Colombia y Ecuador podrían ser próximos usuarios ya que buscan aparatos en el mercado para cubrir sus necesidades defensivas.

UN HALCÓN CON MUCHAS BATALLAS

Por su cantidad y por los numerosos países que lucen su escarapela en él, el F-16 ha participado en casi todos los conflictos recientes, sumando décadas de experiencia de combate. La prueba de fuego y sus primeras victorias son israelíes. El 28 de abril de 1981, en el valle de la Bekaa, un helicóptero Mi-8 sirio fue abatido con fuego de cañón. Al año siguiente otro aparato sirio, un MiG-21, se convirtió en la primera victoria de un F-16 sobre otra aeronave de combate. La

Heil Ha'Avir acumula con sus aparatos 47 victorias aéreas, la mayoría sobre aviones MiG-21 y MiG-23 sirios, y ninguna baja en combate aéreo. Los halcones israelíes también cuentan en su currículo con la Operación “Opera”. Fue el demoledor ataque, en 1981, contra el reactor nuclear de Osiraq, con el que supuestamente el régimen de Saddam Hussein pretendía fabricar armas nucleares. Los cielos iraquíes son un escenario en el que se han desenvuelto ampliamente los “Viper”. En la Operación “Tormenta del Desierto” de 1991, 249 F-16 de la USAF efectuaron 13.340 salidas contra objetivos iraquíes, más que ninguna otra aeronave de la coalición internacional. En los combates perdieron tres aparatos,

dos por misiles antiaéreos y otro por artillería antiaérea. Hasta la Invasión de Iraq en 2003, los F-16 de la USAF patrullaron las zonas de restricción aérea de Iraq en diversas operaciones y misiones. En este tiempo lograron la primera victoria aérea para la USAF con un F-16 desde que entrara en servicio. Un F-16D derribó en 1992 un MiG-25 iraquí con un misil AIM-120 AMRAAM. En 1993 el abatido fue un MiG-23 iraquí que violó las zonas de exclusión delimitadas por Naciones Unidas. Desde la invasión de 2003, en la que tuvieron un papel muy destacado, y hasta la retirada de las tropas estadounidense del país, se perdieron cuatro aparatos debido a diversos accidentes. A los F-16 se debe el ataque contra un refugio de Al Qaeda en el que murió Abu Musab Al-Zarqawi, el sangriento líder de Al Qaeda en el país. En nuestros días, en coalición junto a otras naciones en la Operación “Inherent Resolve”, los F-16 estadounidenses, de Bélgica, Países Bajos, Jordania, Emiratos Arabes Unidos, Bahréin y Marruecos atacan las posiciones del autodenominado Estado Islámico en Iraq y Siria. Marruecos, que opera desde Emiratos en el que es su primer despliegue internacional, también participa con sus seis F-16 en la intervención liderada desde hace meses por Arabia Saudita en Yemen. En ella han perdido un piloto y un aparato.

En Afganistán, desde 1978, los F-16 han tenido un papel muy destacado. Entre 1986 y 1988 los aparatos de la Fuerza Aérea Pakistán derribaron diez aeronaves afganas y soviéticas por violar su espacio aéreo. Los F-16 han sido usados por los Estados Unidos en Afganistán desde el año 2001, cuando cayó el régi-





«La Fuerza Aérea estadounidense está trabajando en su conversión al modelo no tripulado denominado QF-16»

men talibán, y desde 2002 lo hicieron los de la Real Fuerza Aérea Danesa, la Real Fuerza Aérea Holandesa y la Real Fuerza Aérea Noruega como apoyo a la Operación “Libertad Duradera” y a la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF). Durante la Guerra de Libia de 2011, y la Operación “Amanecer de la Odisea”, los F-16 de las fuerzas aéreas de Estados Unidos, Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, Noruega y Emiratos Árabes Unidos patrullaron la zona de exclusión aérea sobre Libia impuesta por Naciones Unidas. Europa tuvo mucha actividad de los F-16 durante las guerras que asolaron los Balcanes en los Noventa. En las operaciones de la OTAN “Deny Flight”, “Deliberate Force” y “Allied Force” fueron desplegados en misiones de ataque a tierra, control del espacio aéreo y mantenimiento de la paz. En su palmarés cuentan con cinco derribos confirmados. En 1994 los F-16C de la USAF abatieron 4 J-21 “Jastreb” de la Fuerza Aérea de Yugoslavia que bombardeaban territorio bosnio. El quinto es un MiG-29 yugoslavo abatido por un F-16AM de la Real Fuerza Aérea de los Países Bajos con un misil AMRAAM. Cara a cara los “Fighting Falcon” se han visto sobre las aguas del Egeo. Fueron los de dos naciones aliadas de la OTAN pero enemigas históricas: Grecia y Turquía. El incidente más destacado sucedió en 2006, cuando dos F-16 griegos inter-

ceptaron a un RF-4 “Phantom II” turco de reconocimiento fotográfico y a sus dos F-16 de escolta. El encuentro terminó con una colisión en vuelo entre un F-16 turco y un F-16 griego. Ambos aparatos se perdieron, falleció un piloto griego y el turco se eyectó sin sufrir graves daños. Diez años antes un Mirage 2000 griego había derribado “accidentalmente” a un aparato turco que estaba oficialmente de “maniobras” en aguas internacionales. El último enfrentamiento notable ha sido contra el que será su sucesor, el F-35A. En un combate virtual el “Viper” derrotó al caza de quinta generación por su mejor maniobrabilidad y mayor ímpetu de ataque. Según el informe posterior “no se dispuso de ninguna defensa efectiva con armas durante este test” y el F-35A fue descrito como “insuficiente” e “impredicible” cuando se encuentra en pleno combate cerrado. Cuando los JSF ocupen su lugar en los escuadrones de la USAF los F-16 aún podrían tener una última oportunidad para seguir volando y combatiendo en primera línea: volar como un UAV. La Fuerza Aérea estadou-



nidense está trabajando en su conversión al modelo no tripulado denominado QF-16, un trabajo similar a la adaptación de 80 F4 “Phantom” en los QF-4 que sirven desde 1997 como entrenadores de combate aéreo. La idea de la USAF es ir más allá y convertir a los QF-16, de nuevo, en auténticos cazabombarderos. De momento cuentan con 6 en las bases de Tyndall y White Sands. Están ya probados a velocidades supersónicas y en todo tipo de maniobras, aunque su uso está limitado a vuelos visuales dentro de estas dos bases. Pero las previsiones son mucho más optimistas. La cifra podría aumentar hasta 210 para ser usados en combates aéreos, apoyo cercano o ataques profundos en territorio enemigo, misiones en las que los “Viper” han demostrado su fiabilidad y además en las que no se pondría a los pilotos en situaciones de peligro. Las decenas de F-16 que están y que estarán en el “osario” de la base de Davis Monthan permiten pensar en algo novedoso y a lo grande, siempre y cuando los presupuestos y el F-35 lo permitan. ■

«Desde su primera orden de producción en 1975, más de 4.500 F-16 han sido producidos para casi 30 naciones de todo el mundo»