

DEFENSA ANÁLISIS

El Kfir pide cambio, ¿urge su reemplazo?

Comprar nuevas aeronaves para su sustitución podría costarle al país más de 1.500 millones de dólares.

Por RICARDO MONSALVE GAVIRIA

Con 31 años de servicio y una vida útil que se acerca a su final, expertos en el tema de seguridad y defensa nacional reviven el debate: ¿es urgente y necesario reemplazar los aviones de combate Kfir? Aeronaves de origen israelí con las que la Fuerza Aérea Colombiana, FAC, cuenta desde 1989 cuando llegaron las primeras 12 unidades, versión C-2, que tenían 11.200 horas de vuelo.

Actualmente el escuadrón de superioridad aérea de la FAC tiene 22 Kfir-19 monoplaza y 3 biplaza, y aunque están actualizados a la versión C-12, la institución oficial reconoce que “el tiempo de vida de la estructura de la aeronave (llamada célula), la cadena de soporte logístico, la relación costo-beneficio, entre otros aspectos, han llevado a establecer como prioridad, en el plan de reposición de aeronaves, el reemplazo de este escuadrón”.

El proceso de evaluación para escoger las aeronaves que reemplazarían al Kfir lleva más de cuatro años según confirma la FAC, lo que para *Jairo Libreros*, docente titular de seguridad y defensa nacional de la Universidad Externado, es una gestión a la que se le está acabando el tiempo y con el riesgo de que el país se pueda quedar sin su principal defensa en el espacio aéreo.

“En caso de comprarse aeronaves nuevas, su proceso de entrega después de la firma del contrato puede tardar entre 3 y 5 años, sin contar el año que podría tomar la negociación del contrato previa a esa firma. Esto quiere decir que si Colombia no toma una decisión ahora, los Kfir podrían cumplir su ciclo de vida mientras sus reemplazos son construidos. Es decir, el país podría estar un par de años sin escuadrón de superioridad aérea”.

“En este momento el Gobierno no está en capacidad política y económica para decidir por la compra de aviones”.

ERICH SAUMETH
Experto en seguridad y defensa

De darse este escenario, Libreros dice que no habría capacidad para disuadir un ataque aéreo contra el territorio colombiano, tampoco las condiciones de repeler o responder un ataque de aviones caza y bombarderos en un eventual conflicto internacional.

“El tema no es que estemos en combate o tengamos mayores dificultades con los vecinos, el tema es que una de las garantías para proteger la soberanía nacional es la capacidad de combate aéreo, la cual no sólo disuade, también tiene un papel fundamental en la lucha en el tema de interdicción aérea antinarcóticos”, agrega el docente.

Para *Jaime Polanco*, también profesor en la Universidad Externado en temas relacionados con la defensa, la situación no es tan extrema como para decir que el país se va a quedar sin escuadrón de superioridad aérea.

“Pero lo que sí es cierto es que este tema no puede tomar más tiempo y seguir dilantando el debate. Allí lo que se trata es cómo definir las capacidades que queremos generar en Colombia, y de acuerdo con estas analizar nuestro escenario estratégico”.

¿Hay capacidad?

Erich Saumeth, experto en seguridad y defensa, afirma que en la actualidad el Gobierno no está en la capacidad política ni económica, de adquirir

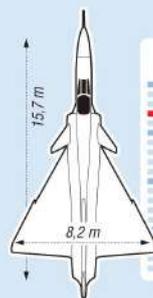


POSIIBLES RELEVOS DEL CACHORRO DE LEÓN

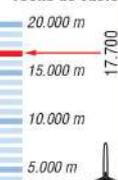


IAI Kfir
Israeli Aircraft Industries (Israel)

Los primeros llegaron en 1989 al país. Desde ese entonces, sus sistemas han sido actualizados y sus motores repotenciados. Se destaca su aviónica y entrega de armas. Con estos aviones, la FAC realizó importantes operaciones de bombardeo contra las Farc y también han participado en ejercicios internacionales como el Red Flag, que reúne a las mejores fuerzas aéreas del mundo.



Techo de vuelo



Tripulación 1

Vel. max. 2.440 km/h

Autonomía 3.241 km

Peso
Vacio: 7.285 kg
Máximo: 16.210 kg

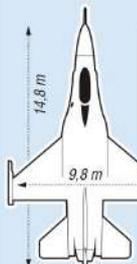
Tanques de combustible externos.

El Kfir está propulsado por un turboreactor General Electric J79-GE-J1E.

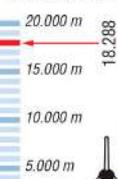
Flota de Kfir de la FAC | 19 monoplazas (versiones C-10 y C-12) | 3 biplazas (para entrenamiento)



F-16 FIGHTING FALCON
Lockheed Martin (EE. UU.)



Techo de vuelo



Vel. max. 2.414 km/h

26 países lo poseen

Tripulación 1

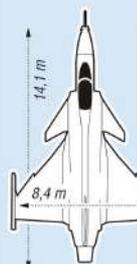
Peso
Vacio: 8.670 kg
Máximo: 19.200 kg

Autonomía 4.220 km

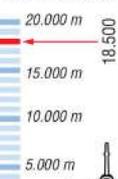
El dilema que tiene Colombia con esta aeronave es si compra nuevos o de segunda mano. Desde Estados Unidos hay ofertas en ambos sentidos.



SAAB GRIPEN
Saab (Suecia)



Techo de vuelo



6 países lo poseen

Tripulación 1

Vel. max. 2.525 km/h

Autonomía 3.940 km

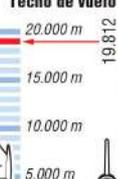
Peso
Vacio: 6.620 kg
Máximo: 14.000 kg



EUROFIGHTER TYPHOON
Consorcio Eurofighter GmbH, conformado por Airbus, BAE Systems y Alenia Aeronautica (Unión Europea)



Techo de vuelo



9 países lo poseen

Tripulación 1

Vel. max. 2.469 km/h

Autonomía 3.706 km

Peso
Vacio: 11.000 kg
Máximo: 23.500 kg

Esta aeronave, al parecer, es la opción más rezagada por sus altos costos, sobre todo en mantenimiento. Se ofrecieron aeronaves de segunda procedentes del Ejército del Aire español.