

Lanchas Lanzamisiles Israelíes

Por

Irvine COHEN



HUBO TRES sorpresas en la guerra de octubre, suelen decir algunos bromistas en Tel-Aviv: el Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada de Israel. Las dos primeras referencias no se proponen ser muy halagadoras; la tercera, sí. En efecto, esta observación refleja la impresión ampliamente difundida, y compartida también en el extranjero, de que la Armada fue la única institución de las fuerzas combatientes cuyo prestigio aumentó después de la guerra.

Esto se debió casi exclusivamente a que pudo contar en forma oportuna con su flota de lanchas lanzamisiles, con tripulaciones adiestradas para operarlas y con una inspirada conducción. Pero, tal como pude advertir en una visita a una lancha clase "Reshef" —el elemento más poderoso de la flota y probablemente el buque de guerra más notable que haya hecho su aparición en este último decenio— esta experiencia no es mucho lo que ha impresionado a los jefes navales.

Después de pasar la mayor parte de sus 26 años como una especie de Cenicienta en medio de una actitud de defen-

sa dominada por el poderío aéreo y el blindaje, la Armada ha tomado con mucha modestia la tardía aprobación obtenida en la patria y el reconocimiento profesional en el extranjero. La gran transformación de la institución —que después de operar destructores de la Segunda Guerra Mundial y un puñado de lanchas torpederas ha pasado a tener significación en el ámbito internacional por el desarrollo y aplicación de tecnología en misiles navales— tomó a mucha gente por sorpresa. "Pero no ocurrió de un día para otro", manifestó un oficial. En realidad, han pasado unos buenos seis años desde la introducción de las lanchas clase "Saar", construidas en Cherburgo, y naturalmente mucho más tiempo desde la iniciación del desarrollo de estos buques y de los misiles Gabriel con que están equipados, tal como las "Reshef" de tamaño mucho mayor.

Israel fue la primera nación occidental que puso en servicio una flota de lanchas lanzamisiles expresamente construidas para ese efecto, dotadas de un sistema integrado para la detección y destrucción de buques enemigos. En octubre de 1973 fue el primer país —y el único hasta la

fecha— que combatió con las lanchas lanzamisiles de construcción soviética. No sólo salió victorioso, sino, además, según insiste la Armada, no tuvo ninguna pérdida.

La guerra fue el bautismo de fuego, no solamente para las "Saar", sino también para las "Reshef", desarrolladas por la Armada a partir de lanchas de construcción francesa y realizadas en los astilleros israelíes de Haifa. Las dos primeras, la "Reshef" (relámpago) que dio el nombre a la clase, y la "Keshet" —esta última botada al agua solamente un par de meses antes que estallaran las hostilidades— se unieron con las 12 "Saar" para entrar en acción contra las Armadas siria y egipcia y contra blancos terrestres. Ahora están operando en el Mar Rojo, luego de un épico viaje elíptico alrededor del Cabo de Buena Esperanza.

Al visitar la Armada, nueve meses después de la guerra, se advierte que están orgullosos de las "Reshef", cuyo número ha aumentado ahora. "Ningún buque del mundo puede luchar con ellas y ganarles", me dijeron. Si bien esto puede ser difícil de comprobar en la práctica, me mostraron lo suficiente como para quedar convencido de que era posible. Indudablemente, con sus misiles Gabriel, dos cañones de 76 mm., un poderoso armamento secundario y una colección de armas A/S, nadie puede decir que no están bien armadas, sin considerar su electrónica, sumamente compleja, que según dicen ha sido totalmente diseñada y construida en Israel, y constituye la verdadera clave de su efectividad.

A todo esto, sería interesante aclarar primero lo siguiente: no obstante sus dimensiones considerablemente mayores, su electrónica perfeccionada y su poder de fuego mucho más grande, los israelíes no han designado a las "Reshef" como un tipo aparte. Aunque parezca raro, las llaman "Saar-4" —las "Saar 1, 2 y 3, son variaciones de la "Saar" básica— pero para los fines de este artículo serán mencionadas como "Reshef".

Antes de describir la visita a las lanchas clase "Reshef" voy a reseñar la historia de las naves de Cherburgo que inspiraron el diseño de mayor tamaño. Mi primer error, disipado por los israelíes, fue que la "Saar" era solamente "La Combattante" francesa bajo otro nom-

bre. Insistieron en que es un diseño de la Armada de Israel, reconociendo que está inspirado en "La Combattante" y también en las lanchas torpederas "Jaguar" alemanas. "Hicimos una mezcla de ambas y el resultado fue la "Saar", manifestó un oficial.

Las "Saar" fueron mandadas a construir en dos partidas a mediados de la década del sesenta a Construcciones Mecánicas de Normandía, constructores de "La Combattante". Por esa fecha, el desarrollo del sistema Gabriel, iniciado en 1960, estaba bastante avanzado (contradiendo la absurda teoría según la cual tanto el desarrollo de la "Saar" como del Gabriel se iniciaron después de la pérdida del destructor israelí "Eilath" causado por misiles Styx lanzados por los egipcios en octubre de 1967). Cuando las primeras "Saar" entraron en servicio en 1968, inicialmente fue sin el Gabriel; el misil estaba listo, pero no los sistemas afines. Siete "Saar" se hallaban en servicio cuando en los últimos días de 1969, las cinco restantes, que habían sido retenidas por el embargo de Charles de Gaulle, se deslizaron silenciosamente de Cherburgo e hicieron una célebre arrancada hacia Haifa. Cuando arribaron consistían básicamente en casco y motores; todavía restaba por instalar armamento, equipos electrónicos y otros sistemas.

Tal como se ha dicho, hay tres subtipos de "Saar". Toda la diferencia reside en la disposición del armamento, principalmente la cantidad y ubicación de los Gabrieles, y el tipo de cañón principal. Una versión tiene un cañón de 40 mm. a proa y ocho Gabrieles, un misil montado a ambos lados del cañón y el resto a popa en dos pedestales giratorios triples. Otra tiene dos cañones de 40 mm. uno a proa y el otro a popa y cinco Gabrieles, dos a popa y tres a proa. La tercera tiene un cañón Oto Melara de 76 mm. a proa y seis Gabrieles a popa. Los israelíes mantuvieron en secreto el potencial numérico de cada subtipo y la disposición a que se refiere cada número de éstos.

El desarrollo de las "Reshef" empezó en octubre de 1968, poco después que las "Saar" entraron en servicio y, como es de suponer, antes de tener una experiencia completa de su operación. Luego de la guerra de los seis días en 1967, cuando los límites marítimos crecieron en

500%, se estableció un nuevo requisito para ellas. El desplazamiento extra (415 toneladas en comparación con las 250 de las "Saar") y su mayor eslora y manga (190 y 25 pies en lugar de 147 y 23 pies) fueron necesarios para lograr los objetivos deseados de tener mayor alcance y mejores cualidades marineras en aguas abiertas y, por supuesto, para poder incorporar sistemas perfeccionados y mayor poder de fuego. La Armada, responsable del diseño básico, envió sus ingenieros a los astilleros para supervisar la construcción iniciada en enero de 1970.

La idea de efectuar la construcción en Israel fue decisión política tomada a consecuencia del embargo francés, pero el resultado fue beneficioso desde el punto de vista económico, por cuanto el precio cobrado por los astilleros israelíes resultó inferior a una cotización enviada por un astillero europeo. Mirado desde un punto de vista más amplio, el hecho de construir localmente ha puesto a Israel entre los muy pocos países con experiencia en la construcción de lanchas lanzamisiles de alta tecnología. El astillero se hizo responsable de los 5.500 dibujos de ejecución y diseñó también el sistema eléctrico. En total hay más de dos docenas de sistemas separados, 25 millas de cables y unas 50.000 conexiones eléctricas.

La lancha donde subí, una de las últimas en ser entregadas, estaba fondeada en Haifa, la base naval más grande y sede de todas las lanchas lanzamisiles de la flota del Mediterráneo. La Armada se muestra reticente a dar los nombres de los buques. Otro tema normalmente delicado es el que se refiere a las cantidades, pero nadie niega, ni confirma tampoco, un total de seis unidades, cifra publicada en el extranjero incluso antes que la "Reshef" fuera botada al agua el 19 de febrero de 1973. Sólo los dos primeros lanzamientos fueron anunciados oficialmente.

Fuimos a pie hasta la nave, pasando junto a una cantidad de "Saar" y "Dabur" (lanchas patrulleras de 30 toneladas, construidas según especificaciones israelíes en Estados Unidos y que también han dado muestras de eficiencia en la guerra de octubre) antes de llegar a ella. Estaba amarrada cerca del "Dol-

phin", un submarino clase T construido en Devonport (ex HMS "Truncheon") y transferido en 1968.

La primera impresión, al bajar al entrepunte de tripulación a proa, es de amplitud. Tiene un alto nivel de comodidades y al conversar con los tripulantes que antes han servido en las "Saar", no quedan dudas respecto a cuál es el tipo que prefieren. Las mayores dimensiones de las "Reshef" no han significado un aumento similar de dotación (las "Saar" tienen entre 35 y 40 hombres, las "Reshef" no más de 45). De modo que hay más espacio para moverse. La habitabilidad, en general, también ha mejorado. Tal como en las "Saar", hay aire acondicionado en todos los lugares destinados a alojamiento y trabajo, excepto la sala de máquinas. Cada hombre tiene su propia litera y armario y evidentemente se han preocupado que gocen de cierta intimidad. Esto es muy conveniente ya que la tripulación debe dormir a bordo mientras se terminan las barracas donde alojarán durante sus estadías en puerto. Posiblemente esto es beneficioso para la preparación operativa. En ese compartimiento de proa dormían 18 hombres, nueve a cada lado, con las tres literas escalonadas para seguir la curva exterior del casco. Tenían un receptor de televisión —uno de los tres que vi a bordo— y también había una sala de descanso aparte. Otros entrepuntes de tripulación para gente de mar están ubicados a popa. Los seis oficiales (igual cantidad que en las "Saar") están acomodados en una cabina para cuatro personas y otra para dos; en esta última aloja el comandante y su segundo. Junto a la mesa que separaba las dos literas había un refrigerador, regalado por la Municipalidad de Haifa. Lamentablemente su contenido no se atenía a la tradición naval.

El corazón del buque en todo sentido es la central de operaciones, llena de paneles, conmutadores, consolas y pantallas electrónicas. Naturalmente, los israelíes no se mostraron muy comunicativos en cuanto a detalles de los sistemas de detección, control de fuego y contramedidas electrónicas. Pero no cabe duda que tal como dicen "el buque posee efectivamente los medios para detectar y destruir cualquier enemigo tanto en la su-

perficie, bajo el agua o en el aire". Hay dos radares principales: de navegación y de control de fuego, que ellos reconocen tener, más un sonar operado desde una cabina A/S separada, ubicada al lado de la central de operaciones. En patrullas de combate, la central de operaciones es tripulada por unos 20 hombres, a quienes, no obstante sus dimensiones aparentemente estrechas, una buena planificación interior les permite contar con espacios adecuados. Los sistemas de comunicación internos son excelentes. Se puede ejercer control de fuego desde la central desde una torre directora para dos hombres ubicada inmediatamente a popa del puente. El oficial de guardia se instala en este último, entre el puente cubierto, normalmente ocupado por un timonel y un encargado del control de las máquinas y el director. Una pantalla de radar en la caseta del puente muestra la misma imagen que se ve en la central de operaciones.

El arma principal y más potente es el Gabriel, único misil occidental superficie-superficie que ha sido probado en combate. A pesar de haber transcurrido casi 15 años desde la iniciación de su diseño, sigue siendo un arma altamente efectiva y muy difícil de contrarrestar. Este misil subsónico que se desliza sobre el mar, se mantiene guardado y es lanzado desde containers de fibra de vidrio sellados, dotados de una puerta que se abre hacia arriba operada hidráulicamente. Se ha sabido que la versión más moderna tiene doble duración en la segunda etapa, aumentando su alcance máximo de 14 a 26 millas. Al mismo tiempo, se dice que su cono de combate de 180 kgs. no ha cambiado y su peso de 480 kgs. al lanzamiento, mencionado para una versión anterior, probablemente sigue siendo el mismo. Donde ha habido cambios es en los sistemas de guiado, para no quedar a la zaga de las contramedidas. El sistema terminal de guiado, del cual se tiene mayor información, emplea persecución por radar semi-activo, pero ahora parece que hay varios otros métodos, para complementarlo y no reemplazarlo, con el propósito de compensar las contramedidas electrónicas y estar a la altura del mayor alcance logrado; también mencionan el desarrollo de un cono de televisión.

Todos los Gabrieles a bordo de las "Reshef" están montados a popa, en diversas cantidades y disposiciones. En la nave que visité había siete, número considerado como límite práctico, todos ellos montados en rampas, con los cuatro de más a popa dispuestos en forma de abanico. Existe la alternativa de instalar los tres de más a proa en un pedestal giratorio tipo "Saar", o reducirlos a dos.

A continuación, en orden de poder destructivo, viene el cañón Oto Melara, a control remoto y capaz de atacar blancos tanto de superficie como aéreos. La razón de fuego es reajutable entre 10 y 85 tiros por minuto; sus primeras ochenta granadas se cargan automáticamente desde una santabárbara tipo tambor bajo cubierta, donde están colocadas de a dos, con la nariz hacia arriba. Las granadas de repuesto están acondicionadas verticalmente en armerillos abiertos y horizontalmente en chilleras. Servo-sistemas mantienen el cañón apuntado sobre el blanco aun en condiciones de fuerte cabeceo.

En lo referido al armamento secundario se notan algunas diferencias entre las lanchas. A la "Reshef" propiamente tal se le ha visto con lo que aparentemente es un montaje doble de 20 mm. protegido, a ambas bandas a popa del puente.

El buque que visité tenía un cañón de 20 mm. y una ametralladora simple de 0.5 pulgadas a cada lado, indudablemente para dar mayor flexibilidad de poder de fuego contra pequeños blancos de superficie, tales como lanchas guerrilleras, manteniendo al mismo tiempo una capacidad AA además de los cañones de 76 mm. Tal como lo demostró la experiencia de guerra, hasta los 0.5 pudieron detener los Styx que se acercaban. Durante las hostilidades, las "Saar" y "Reshef" dotadas con estas armas y el cañón de 20 mm. derribaron un total de diez Styx.

Para la guerra A/S había cargas de profundidad y torpedos, estos últimos disponibles también para empleo contra buques de superficie. Además, la nave está equipada para hacer frente a un ambiente de guerra nuclear, bacteriológica y química (NBC).

La planta de propulsión está formada por cuatro motores Maybach-Diesel con

un máximo normal de 3.000 sph. y de 2.670 sph. en condiciones tropicales. La velocidad tope es de 32 nudos, ocho a diez menos que las "Saar". La sala de máquinas está dividida en dos secciones, con un par de motores y dos generadores en cada una de ellas y una sala de control de aire acondicionado entre ambos compartimientos. Hay señalizadores de fallas tanto auditivos como visuales y un computador indicador de la velocidad de la corredera.

Así como las "Saar" dieron muestras de su persistencia en el viaje desde Cherburgo, las "Reshef" hicieron lo mismo este año en un viaje desde Haifa rodeando Africa hasta Sharm es Sheikh, la base en el extremo sur de la península de Sinaí, con el objeto de contar con una fuerza naval en el Mar Rojo, bloqueado por los árabes en el estrecho de Bab-el-Mandeb durante la guerra y después de ésta. Con su alta distancia franqueable, tres veces mayor que la de las "Saar", seguramente las "Reshef" fueron construidas teniendo en cuenta las patrullas en el Mar Rojo. Posiblemente, incluso sin la reciente actividad soviética en el Golfo de Suez, cuando los helicópteros del "Leningrado" entraron en el espacio aéreo controlado por los israelíes, en un intento por fotografiar buques de guerra, podría ser necesario repetir la maniobra alrededor del Cabo. Como no hay informes sobre la logística de la operación, da la impresión de que los israelíes estarían felices de que todos creyeran que el viaje de 12.500 millas de la "Reshef" y "Keshet" se realizó sin reabastecimiento de combustible y pertrechos. Las naves, totalmente tripuladas y armadas, demoraron 28 días entre ambos puertos, manteniendo un alto promedio de velocidad. Aparte de una hélice averiada, llegaron en muy buenas condiciones y empezaron a operar inmediatamente.

Nuevas unidades "Reshef" entrarán en servicio en la flota, pero se espera que las "Saar" sigan operativas por un buen tiempo. La reparación y mantención de estas últimas se hace en la base de Haifa. Por limitaciones de capacidad, las "Reshef" vuelven al astillero para los trabajos en seco. Las nuevas unidades de esta clase están basadas en el astillero duran-

te su período de carena, calculado en tres meses como máximo.

Las "Reshef" son construidas enteramente bajo techo y llevadas al agua montadas en grandes carros. Por lo general los toques finales no demoran más de dos semanas. En el extranjero han demostrado un notable interés por la nave, especialmente en América Latina y el Lejano Oriente y en la época de la visita, la primera orden de exportación estaba en una etapa avanzada de negociación. El costo por unidad fluctuaría entre los 7 y cerca de los 9 millones de libras, según la electrónica y los armamentos especificados. En caso necesario su equipamiento podría ser igual al de la Armada israelí, ya que no están aplicándose restricciones de seguridad. A propósito, el Gabriel ya ha registrado un gran éxito en la carrera de la exportación, pues ha sido pedido por varias Armadas cuyas identidades no han sido divulgadas por los fabricantes, Israel Aircraft Industries, o el Gobierno.

Probablemente el astillero se mantenga ocupado bastante tiempo con la producción de las "Reshef" para el país y para la exportación, pero ya están preocupándose de la nueva generación de lanchas lanzamisiles. Los planos de la "Super Reshef", de iniciativa privada, estaban bastante avanzados y probablemente dentro de poco ya habrán sido presentados a la Armada. Anticipándose a lo que el astillero estima que será un requisito oficial, el nuevo diseño es de mayor tamaño, más rápido y tiene más poder de fuego que el actual. "No compartimos el punto de vista que una nave del tamaño de la "Reshef" represente el límite máximo para este tipo de buque", expresó un oficial de alto rango. Su velocidad sería tal vez de 40 nudos y su poder de fuego tanto en misiles como en cañones aumentaría entre un 20 y un 30 por ciento. Se planean diversos adelantos técnicos y la economía del potencial humano seguirá siendo una de sus características.

Los proyectistas de la Armada también están mirando hacia el futuro. El Comandante en Jefe, contraalmirante Benyamin Telem, ha declarado que "no se prevé en nuestra zona de operaciones la necesidad de buques de combate de más de 500 toneladas", límite de desplazamiento

que posiblemente no excluiría a la "Super Reshef". Fuentes informativas fuera de Israel indican que se observa cierto interés en aliscafos rápidos armados con misiles y cañones y estiman que la Armada está trabajando en estrecho contacto con varias Marinas extranjeras en el diseño de tales buques.

La adquisición de este tipo no significaría que la flota de lanchas lanzamisi-

les cesara en sus funciones. Con toda seguridad las "Reshef" seguirán operando en la próxima década y posiblemente contarán con la compañía de una hermana mayor. Con ello Israel se mantendrá a la cabeza en ese campo.

(Traducido de la revista "Defense" de Gran Bretaña).

