

LAS MISILERAS SAAR 3: SU GENESIS Y PRIMERAS ACCIONES

*Edmundo González Robles
Capitán de Corbeta*

Si nosotros no controlamos el mar que nos rodea, el Estado de Israel se convertirá en una ciudad bajo asedio. Así como hemos hecho florecer el desierto, de esa misma forma debemos conquistar el mar.

DAVID BEN GURION

INTRODUCCION

El presente trabajo pretende dar a conocer la vasta y destacada historia que han tenido esta clase de lanchas misileras, que tanta satisfacción dieron al pueblo israelí, especialmente a su naciente armada.

En primer término, daremos una breve descripción técnica de las misileras clase *Saar* 3, en donde podremos percatarnos de la importancia tecnológica que introdujeron estas naves en la Armada de Israel y el porqué de su incorporación; analizaremos también la verdadera odisea que constituyó para esa armada el traslado de cinco de ellas, desde el puerto francés de Cherburgo hasta el puerto de Haifa en Israel, a raíz de la imposición de un embargo decretado por el General De Gaulle.

Destacaremos, además, la activa participación que les correspondió durante el conflicto árabe-israelí de octubre de 1973, denominado también como la Guerra del Yom Kippur, en donde estas lanchas, en compañía de las *Saar* 2 y de dos de las nuevas lanchas *Saar* 4 o *Reshef*, dieron al mundo una sorpresa táctica y material en lo relativo a la utilización de flotillas de lanchas misileras, empleo de misiles y uso extensivo de contramedidas electrónicas.

La intención del autor no es otra que destacar cómo ese país y su armada lograron encontrar su identidad en lo relativo a satisfacer sus necesidades de poder naval, acorde a su condición geográfica esencial, capacidad económica, restricciones de venta de armamento y condiciones muy especiales del escenario naval en que dicho poder naval sería empleado, siendo las *Saar* y muy especialmente las *Saar* 3 las que lograron finalmente satisfacer tal identidad, tan particular de la armada israelí de hoy, y que indudablemente han dado solución a la necesidad de una nación, acorde a su realidad.

LAS MISILERAS SAAR 3

Fundamento de su existencia

El 21 de octubre de 1967, durante la Guerra de los Seis Días, Israel sufrió un duro revés a raíz del hundimiento de su destructor *Eilat*, como consecuencia de una salva de misiles soviéticos *Styx*, disparados desde una lancha misilera egipcia *Komar* en la bahía de Puerto Said. Este hecho, tan comentado en la literatura castrense internacional durante los últimos veinte años, marcó un hito muy importante en la evolución y búsqueda de esa identidad tan deseada por la Armada de Israel.

Con anterioridad a este mentado acontecimiento, en los inicios de la década de los años 50, Israel desarrolló una creciente e importante marina mercante, lo que no fue acompañado de un armónico, balanceado ni gravitante poder naval. En el intertanto, los

Estados árabes desarrollaron sus respectivos poderes navales, a tal punto que, individualmente, los países más poderosos superaban varias veces el del Estado de Israel. En un desesperado esfuerzo y con la convicción de que la calidad prima sobre la cantidad, la Armada de Israel adquirió unidades de segunda mano, entre las que se contaba con corbetas, fragatas, buques anfibios, torpederas, destructores, submarinos y pequeñas unidades de asalto anfibio, pero en dicha década su poder naval continuaba siendo pobre, en términos de cantidad y calidad, en comparación a sus potenciales adversarios de los Estados árabes.

Durante la década en comento, en los círculos de defensa de las Fuerzas Armadas israelíes prevalecía la filosofía de que toda victoria en la guerra debía ser determinada en tierra, apoyada por una poderosa Fuerza Aérea con un rol gravitante; el mar no era ni siquiera mencionado, excepto por algunos visionarios, como David Ben-Gurion, que sí se dieron cuenta de la magnitud del problema, lo que se refleja claramente en la frase del epígrafe.

La amenaza naval debía ser enfrentada con una armada pequeña, pero sin perjuicio de ello "suficientemente" poderosa como para permitir a la armada israelí disputar el control del mar a los países árabes. Una gravitante fuerza naval permitiría abrir un nuevo frente ante un hipotético conflicto árabe-israelí, desviando fuerzas y recursos aparentemente menos importantes hacia el teatro marítimo, en detrimento de los escenarios terrestre y aéreo, que sí eran los importantes. Esta nefasta teoría de algunos ideólogos israelíes pudo haber conducido a la desaparición del Estado de Israel.

Sólo en la década de los años 60 la Armada de Israel comprende a tiempo que el rol del poder naval es vital y que el teatro marítimo no puede constituir un escenario de confrontación secundario. Es así como Israel se decide por el dimensionamiento de una flotilla de lanchas rápidas, fundamentalmente torpederas, antisubmarinas y misileras, estando en este último grupo la clase *Saar 3*. Esta positiva decisión trajo consigo también el desarrollo tecnológico nacional de la industria de armamentos, específicamente en el campo de misiles, guerra electrónica, radares y telecomunicaciones. Gravitaron en esta determinación el poco tiempo disponible para la materialización de un poder naval que permitiera la disputa del control del mar, los costos de adquisición, las condiciones de mar muy especiales del Mediterráneo y mar Rojo, que posibilitan una navegación segura de este tipo de unidades, y, por último, su gran capacidad ofensiva, su excelente movilidad táctica, su satisfactoria capacidad defensiva a través de *soft kill* y una equivalente capacidad de mando y control, en comparación a unidades del tipo destructor o fragatas. Desafortunadamente, la materialización del proyecto de las misileras vino a concretarse con las primeras unidades, en el año 1968. Primero, tuvieron que pagar sus errores anteriores, con el ya comentado suceso del *Eilat*.

Síntesis de sus capacidades

Las lanchas misileras de la clase *Saar 3* fueron diseñadas fundamentalmente para hacer frente a los destructores egipcios clase *Skory*, con misiles *Gabriel* Mk-1, y a las lanchas misileras *Osa* y *Komar*, básicamente con misiles y cañones de mediano calibre; cumplirían casi las mismas funciones que un destructor, con la diferencia que no serían empleadas en funciones de escolta y su principal misión sería la guerra de superficie.

La Armada de Israel se planteó, respecto de estas unidades, los siguientes requerimientos operacionales:

—Las *Saar 3* debían poseer una capacidad ofensiva superior a cualquier unidad enemiga a la que se pudieran ver enfrentadas, en proporción de uno sobre uno y particularmente contra los destructores *Skory* y las misileras *Komar* y *Osa*.

—La relación costo-eficacia debería permitir a la armada israelí adquirir una cantidad suficiente de naves, para mantener la superioridad numérica frente a cada uno de sus potenciales adversarios.

—Dichas misileras deberían estar basadas en algún modelo ya experimentado del mercado internacional, con el propósito de evitar los riesgos típicos de la implementación de un prototipo de nave de combate.

Para el Estado de Israel era, en aquel entonces, fundamental el factor tiempo, por cuanto se predecía un conflicto potencial en un futuro no muy lejano y era primordial contar con una ventaja inmediata sobre el adversario, en lugar de lograr una mayor a largo plazo.

De esta forma se logra conformar una lancha misilera cuyas características comentaremos, que satisfizo los requerimientos operacionales ya planteados y que demostró, tiempo después, su eficiencia combativa.

El armamento principal con que se dotó a las *Saar 3* fueron los misiles superficie-superficie *Gabriel Mk-1*, desarrollados por la Industria Aeronáutica de Israel (IAI), lo que de por sí constituyó una empresa arriesgada, en virtud de que dichos misiles no habían tenido su prueba de combate; sin embargo, no había otra alternativa y se aceptó el desafío, incrementándose y apresurándose el período de pruebas preinstalación, lográndose el desarrollo de un misil antibuque, del tipo semiactivo, con un alcance de 20 mil yardas.

Como complemento al armamento principal de misiles se incluyó un cañón automático compacto Oto Melara de 76/62 mm, fundamentalmente considerado en un empleo antisuperficie, específicamente contra lanchas rápidas y que a su vez tuviese capacidad de defensa aérea. La limitada capacidad del cañón en modo antiaéreo no preocupaba mayormente, ya que las misileras no serían operadas en misiones de escolta y su empleo sería considerado permanentemente bajo el apoyo de la aviación con base en la costa.

Con respecto al tamaño, primaron en su determinación, fundamentalmente: El factor económico, que permitía adquirir un mayor número de naves; la superficie reflectora de radar, que debía ofrecer el menor blanco posible al armamento adversario; las condiciones de mar imperantes en el área de operaciones, que restringían seriamente la navegación de lanchas de 50 toneladas pero que a su vez permitían una operación segura de naves con un tonelaje mínimo de unas 200 toneladas.

La movilidad táctica constituía un factor determinante, debido a que las lanchas necesitaban poseer una alta velocidad continua para lograr despliegues en un reducido tiempo de reacción. Las condiciones de su empleo exigían alcanzar velocidades excepcionalmente altas durante cortos períodos, para permitirles enfrentarse exitosamente en una acción de misiles contra destructores con artillería de 130 mm, o bien, combatir en un duelo de artillería a lanchas rápidas con cierta probabilidad de éxito. En aquel entonces la tecnología de las turbinas de gas no se encontraba del todo desarrollada, por lo que se optó por motores diesel, cuya relación potencia contra peso fuera eficiente y permitiera desarrollar altas velocidades. Finalmente se seleccionó el sistema de motores diesel de las misileras alemanas de la clase Jaguar, consistente en cuatro motores Motoren und Turbine Union, cada uno con su propia hélice propulsora, capaces de hacerlas desarrollar una velocidad sostenida de 34 nudos y una máxima, por cortos períodos, de hasta 40 nudos.

La dotación que tripularía cada lancha misilera fue también un tema en discusión; a la armada israelí no le era factible dotar el total de unidades que se adquirirían con gran cantidad de personal, lo que al mismo tiempo involucraba arriesgar muchos especialistas por buque en el supuesto de una derrota en combate, lo que Israel consideraba inaceptable en virtud de su dramática escasez de tripulantes. De esta forma y automatizando gran parte de las funciones operativas de la nave, se logró establecer un número de 40 hombres por buque.

El otro tema en discusión fue la capacidad de supervivencia que tendrían estas lanchas en combate considerando que el misil soviético *Styx*, utilizado por los países árabes en sus misileras, doblaba en alcance al naciente *Gabriel* Mk-1. Dos aspectos ayudaron a solucionar este inconveniente: Uno, su gran movilidad táctica y, el otro, su pequeña superficie reflectora de radar, lo cual permitió a los israelíes elaborar un vasto programa de defensa antimisil en base contramedidas electrónicas del tipo soft kill.

LA ODISEA DE CHERBURGO

El embargo

En junio de 1967, en plena Guerra de los Seis Días, el Presidente de Francia, General Charles De Gaulle, impuso un embargo a la venta de armamentos para Israel. Las *Saar 2* y *3*, que en esa fecha no se encontraban equipadas con armamento y además eran de diseño alemán, no estaban incluidas en dicho embargo.

Las lanchas permanecían en un arsenal de la armada francesa, en el puerto de Cherburgo, requiriendo de una notificación formal del Gobierno francés antes de cualquier zarpe. La primera lancha en arribar a Israel fue la *Mivtach* (clase *Saar 2*), recalando a Haifa el 25 de diciembre de 1967. Posteriormente, cuatro lanchas más de esta misma clase fueron arribando consecutivamente a Israel durante el año 1968, cuando cumplieron sus períodos de pruebas en la mar en Francia.

La situación comenzó a complicarse para Israel cuando, en diciembre de 1968, sus Fuerzas de Defensa lanzaron una represalia sobre el aeropuerto de Beirut, en la cual también tomaron parte activa unidades de su armada. A raíz de este incidente el Gobierno de De Gaulle amplió el embargo de armas, hasta incluir la lancha clase *Saar 2* que quedaba y la totalidad de las seis clase *Saar 3* aún con base en el puerto de Cherburgo. Afortunadamente para Israel, en el momento de la notificación de ampliación del embargo, la *Akko* (clase *Saar 2*) se encontraba navegando el estrecho de Gibraltar con rumbo a Israel y la *Saar* (clase *Saar 3*) alcanzó a zarpar oportunamente; pero aún permanecían en Cherburgo las restantes cinco lanchas de esta última clase, las cuales no se encontraban en condiciones de hacerse a la mar. De esta forma la Armada de Israel se vio enfrentada a una seria disyuntiva; sus planes eran contar en total con 12 lanchas rápidas, seis de la clase *Saar 2*, dentro de las cuales habría algunas antisubmarinas, otras cañoneras (40/70 mm) y las restantes misileras; por otro lado, esperaban contar con sus seis lanchas de la clase *Saar 3*, que en su totalidad serían misileras. Justamente, el embargo se materializó sobre cinco de estas últimas, lo que indudablemente provocaba un desbalanceamiento de su incipiente poder naval respecto del cómputo de fuerzas navales de sus potenciales adversarios. Consecuentemente, el Contraalmirante Avraham Botser, a la sazón nuevo Comandante en Jefe de la Armada de Israel, propuso a su gobierno un plan para rescatar las naves incautadas, designando como ejecutor del plan al Contraalmirante Limon, quien se desempeñaba como Jefe de la Misión Militar Israelí en Francia.

Un zarpe apresurado

La *Saar*, Nº 1 de su clase, se encontraba en las pruebas finales en la mar y su condición era de lista para la entrega. Empero, el embargo y su posible ampliación hacían prever serias dificultades a los israelíes responsables de arribar con dichas lanchas a su país. De esta manera, dicha A lancha se mantuvo siempre abastecida de combustible y con una dotación permanente, capaz de navegar en forma segura hasta su puerto de destino.

En el momento en que se recibió el mensaje oficial clasificado de la ampliación del embargo, los oficiales israelíes a cargo de la construcción de las lanchas solicitaron a la Aduana de Cherburgo que envasen a un funcionario a firmar los manifiestos aduaneros pertinentes con el propósito de hacerse a la mar antes que la noticia fuese de público conocimiento. Así, acudió hasta el buque un Oficial de dicha Aduana, con el propósito de completar los formularios requeridos; esto era una pura formalidad, por cuanto esta lancha, al igual que las restantes cinco de esa misma clase se encontraban sometidas a un régimen aduanero especial.

Cabe destacar que cuando un buque nuevo cualquiera es puesto a flote se encuentra sometido a regulaciones de flotabilidad, certificados de seguros, etc., todo lo cual constituye el consentimiento legal de la autoridad portuaria. Sin este marco, ningún buque civil puede abandonar su puerto de construcción sin cumplir con el requisito impuesto por la autoridad portuaria, en el sentido de que deben encontrarse asegurados tanto el buque como la tripulación. Sin embargo, los buques de guerra no necesitan cumplir dichos requerimientos; lo único que se requería de la Aduana de Cherburgo era un certificado de liberación con el membrete "importado para exportación", única y exclusivamente para aquellos componentes vitales del buque, tales como los motores diesel de la maquinaria propulsora.

Dicho Oficial de Aduanas, motivado como todos los funcionarios aduaneros en promover las exportaciones de su país, no tuvo inconvenientes en firmar todos los requerimientos y dejar de esta forma a la *Saar* en plena libertad de zarpe. Cuando la información oficial de la ampliación del embargo fue recibida por las autoridades portuarias de Cherburgo, ya era demasiado tarde; la lancha se encontraba rumbo a Haifa.

En ocasiones anteriores, cuando zarparon a Israel las lanchas de la clase *Saar 2*, siempre se solicitó el informe meteorológico a la autoridad naval de Cherburgo y se cumplió con el ceremonial de despedida de dichas autoridades; en esta ocasión no se pudo correr el riesgo, a pesar que las tripulaciones israelíes fueron excelentemente bien atendidas por la armada francesa en ese puerto.

Se coordinó con la armada británica el reabastecimiento de la *Saar* en el estrecho de Gibraltar, con lo que dicha nave arribó al puerto de Haifa a fines del año 1968, sin mayores inconvenientes que los propios de una larga travesía.

Ante esta situación, el Comandante de la Base Naval de Cherburgo citó en su despacho al oficial israelí a cargo de la construcción de las lanchas y tuvo un tenso altercado de efectos diplomáticos, a raíz de la ilegal usurpación, según Francia, de la lancha, pero la verdad es que el Estado de Israel, fuera de todo derecho, tenía la necesidad vital de ejecutar tal acción, so pena de pagar un alto costo en un inminente enfrentamiento naval con su débil poder naval. Como resultado de dicho intercambio de palabras, la armada francesa, que en el fondo entendía el problema de Israel pero no podía avalarlo, dispuso que todo el material y personal israelí debía ser trasladado desde la dársena naval hacia el puerto civil, con el objeto de no involucrar a su institución en el reciente escándalo. Como aún las restantes cinco *Saar 3* no se encontraban a flote, el cambio se efectuó rápidamente, afectando

solamente a las dotaciones, repuestos y otros materiales. Finalmente, este castigo impuesto por Francia fue prácticamente una bendición, ya que el personal israelí no tendría la necesidad de sortear barreras ni guardias militares, entrando y saliendo de sus lugares de trabajo cuantas veces quisiera, ante la apacible vista de los vigilantes del puerto civil.

Todo esto ocurrió en la semana de Navidad del año 1968 y el nuevo año que comenzaba presentaba buenos augurios para las dotaciones israelíes, fundamentalmente por dos razones: La primera, ya comentada, su relativa libertad de movimiento dentro de las nuevas dependencias del puerto civil; y la segunda, que la ley que regía dicho puerto se encontraba en franca contraposición con la burocracia que allí reinaba. La ampliación al embargo especificaba que ningún Oficial de Aduanas estaba autorizado para firmar documentos de liberación de Aduanas, pero asimismo nada impedía que los israelíes efectuaran trabajos para apresurar el alistamiento de los buques. Tampoco existía ningún impedimento legal para que, durante las pruebas en la mar, alguno de los buques abandonara las aguas territoriales francesas.

Durante el año 1969 el trabajo en los Astilleros de Cherburgo siguió su rutina. Una a una, la *Soufa*, *Gaash*, *Herev*, *Hanit* y *Hetz*, fueron puestas a flote e iniciaron sus pruebas en la mar, con participación de las dotaciones israelíes, pero aún no había esperanza de que el embargo fuera levantado.

Los compradores noruegos

En el intertanto, el Astillero de Cherburgo atravesaba por serios problemas económicos. Alrededor de 1,200 operarios y sus respectivas familias dependían del salario que pagaba el astillero y sus empresarios se encontraban imposibilitados de cancelarlos, salvo que se concretara la venta de las restantes cinco *Saar* 3. Cherburgo era, en aquel entonces, una ciudad de gaullista con una influyente representación en la Cámara de París y nadie quería ver su importante astillero con las puertas cerradas.

De pronto, la salvación parecía golpear la puerta de los franceses; un importante comprador se apersonó en los Astilleros de Cherburgo con una atrayente oferta. Se trataba de una compañía de prospección petrolífera noruega que necesitaba de buques rápidos para atender sus instalaciones. Indudablemente, dicha empresa hubiese preferido buques capaces de resistir en mejor forma el duro trabajo a que serían sometidos y la verdad es que los 13 mil shp en un casco de 250 toneladas eran un tanto exagerados, pero los compradores tenían prisa, nadie ofrecía algo mejor y los buques estaban allí; "comprar y llevar".

Los propietarios del astillero estaban dispuestos a vender las cinco lanchas a cualquier precio y, a decir verdad, con esta maniobra el Gobierno francés, como dice el refrán, "mataba dos pájaros de un tiro": Por un lado, el trato resolvería definitivamente el problema económico del astillero y, por otro, pondría un escollo menos en las ya tensas relaciones franco- israelíes. Pero aún persistía un problema; Israel debía ceder sus derechos sobre las lanchas, pero dadas las circunstancias del embargo, este derecho de propiedad era válido sólo en Francia, ya que los buques no podían zarpar de este país. Bajo estas condiciones fueron hechos los contactos iniciales con el Contraalmirante Limon de la armada israelí, quien después de dilatar las negociaciones por una semana contestó en forma afirmativa. No cabe duda que el Estado de Israel hubiese preferido contar con estas unidades incorporadas a su poder naval, pero ante los hechos valía la pena al menos recuperar los capitales invertidos y vender dichas lanchas a los compradores noruegos, que era una empresa seria y solvente.

La carrera contra el tiempo

Las relaciones comerciales entre franceses noruegos, con los israelíes de por medio, establecieron un cierto grado de amistad entre el Almirante Limón y los compradores nórdicos. De hecho, los noruegos reconocían que el injusto embargo ponía en serio peligro la seguridad del Estado de Israel.

En el intertanto, el Gobierno israelí efectuaba gestiones de adquisición de buques de guerra en Estados Unidos de América, pero este país sólo ofrecía unidades de gran tamaño, no aptas para las pretensiones israelíes. Las lanchas comenzaron a ser lanzadas a la mar a intervalos regulares y las dotaciones israelíes encontraban fallas persistentemente, durante las pruebas de navegación, con el propósito de postergar la entrega oficial y justificar la permanencia del personal por un tiempo más.

En más de una oportunidad pasó por la mente de los oficiales israelíes a cargo de la construcción, la idea de tomar simplemente las cinco lanchas y escaparse con ellas a su país; la Primera Ministra Golda Meir y el Ministro de Defensa Moshe Dayan se opusieron tenazmente a esta aventura. Sin embargo, se optó por elaborar una planificación conveniente que igualmente cumpliera con la mantención del objeto por ellos impuesto. Aquí entraban en escena nuevamente los compradores noruegos; estos estaban dispuestos a facilitar el nombre de la compañía Starboat, de registro panameño, para los fines que estipulaba la planificación de los israelíes después de varias reuniones secretas con el Almirante Limón en el aeropuerto de Oslo.

El Almirante comenzó a trabajar acuciosamente el plan y después de algunas semanas de negociaciones, con un ir y venir de noruegos, el trato fue sellado y la planificación puesta en marcha. El juego aún no terminaba; los noruegos comenzaron a presionar a la dirección del astillero de Cherburgo para una rápida entrega de las lanchas, so pena de renunciar a su compra. Los franceses tenían pendiente algunas pruebas de aceptación en la mar, pero no poseían dotaciones idóneas para tripularlas; justamente aquí vino el ofrecimiento "desinteresado" de los israelíes hacia sus amigos noruegos: Sus tripulaciones dotarían los buques durante dichas pruebas y para no llamar la atención vestirían de civil.

Comenzaba la carrera contra el tiempo. Los israelíes requerían completar rápidamente las pruebas en la mar y necesitaban arreglar todo para la gran travesía, antes de que los franceses comprendieran las reales intenciones del ingenioso plan. La última lancha, vale decir, la *Hertz*, sería lanzada el 14 de diciembre y tomaría un mes más en pruebas en la mar, con lo que la flotilla de lanchas recién estaría lista a mediados de enero del año 1970, lo que no concordaba con la planificación e indudablemente retrasaba sus intenciones. El plan consignaba emprender la fuga en la semana de Navidad, ya que es sabido que en los países cristianos esta semana y en especial el día de Nochebuena no se presta una mayor dedicación al trabajo, por lo tanto, un aplazamiento de la última lancha hacia comienzos del año entrante echaba por tierra los principios de la sorpresa y seguridad, tan vitales para el éxito del plan.

Los israelíes necesitaban los buques en el agua; lo lógico hubiese sido mantener las unidades en los varaderos, mientras persistieran las tormentas de invierno; pero esto hubiese sido el fracaso del plan. De esta forma, se las ingeniaron para aducir permanentes defectos de material, que requerían de pruebas en la mar.

Los franceses designaron a un viejo capitán de yates para que se desempeñara como observador o vigilante de los movimientos de las lanchas. Este marino era un personaje bastante pintoresco; no le agradaba navegar en estos buques, ya que se mareaba hasta

perder control y prefería cumplir su misión desde el muelle. Las primeras semanas fue relativamente acucioso en el cumplimiento de su tarea, observando sus zarpes en la madrugada y sus recaladas alrededor de mediodía. Pero al percatarse que esta rutina se fue repitiendo en las semanas siguientes, este viejo marino relajó su guardia, cambiando su lugar de observación desde el muelle al bar del puerto.

El astillero decidió aplazar el lanzamiento de la última lancha, debido a problemas en el motor N° 4. Esto complicaba el problema, debido a que la marea favorable para desvarar la *Hertz* se produciría el 14 y 15 de diciembre de 1969 y en caso de no materializarse en ese período debía esperarse hasta el 14 de enero del año entrante. Los israelíes debieron emplear todo su poder de convencimiento para persuadir a los directores del astillero de que ese problema era totalmente solucionable a flote. Finalmente se logró el lanzamiento el 14 de diciembre y los ingenieros y mecánicos israelíes se pusieron manos a la obra, con el propósito de dejar a la última *Saar 3* en condiciones de zarpe para el día 24 de diciembre.

El apresto

Sin lugar a dudas, los israelíes debían solucionar una serie de problemas de índole logística, de los cuales el ítem crítico era el combustible. Habían calculado que para la travesía hasta Haifa requerían zarpar a estanque lleno, más dos reabastecimientos en la mar durante el tránsito. Obviamente, no podían abastecer las cinco lanchas en puerto de una sola vez sin levantar alguna sospecha; la táctica utilizada consistió en hacer coincidir las fallas a corregir en la mar con el buque atracado al muelle, de tal forma que las restantes lanchas tuviesen que largar espías, arrancar motores y dejar claro el costado del buque afectado. De esta forma había motivo para hacer combustible desde camiones cada vez que se produjera dicho movimiento masivo; asimismo, en cada ocasión que las lanchas se abastecían hacían un poco más de petróleo del realmente necesario para la maniobra. Con este procedimiento de "gota a gota" fueron elevando el nivel de combustible en todas las lanchas, sin provocar dudas en los franceses. Colaboró a lo anterior el hecho de que el conductor del camión petrolero sugirió a los israelíes la idea de adelantar las entregas de combustible que corresponderían a la Navidad, de tal forma que él pudiese tomar esos días libres; no cabía otra contestación, por parte de los interesados, más que un rotundo y enérgico "por supuesto".

El problema del reabastecimiento en la mar era un tanto más complejo. Se requeriría el apoyo de dos buques mercantes israelíes equipados con todo lo necesario para efectuar las maniobras logísticas en la mar, incluyendo dotaciones adiestradas en estas faenas. Toda la operación sería bajo el pretexto de un ejercicio naval secreto para prolongar la movilidad estratégica del poder naval de Israel. Uno de los buques seleccionado para esta tarea fue un carguero de fosfato, que regularmente efectuaba viajes a la costa francesa. Un mes antes de su utilización fue equipado en el puerto de Haifa con todo lo necesario para la maniobra, la que consideraba elementos apropiados para faenas con mal tiempo, especialmente en la travesía del golfo de Vizcaya. De allí, este buque zarpó a Ashdod y fue cargado con fosfato y diesel puro, ya que las lanchas requerían de este combustible purificado por carencia de sistemas de filtros, combustible que es similar pero no de la misma calidad al utilizado por los buques mercantes. Posteriormente, sus instrucciones eran efectuar un rendez-vous con las lanchas en el estrecho de Gibraltar.

El segundo mercante israelí que se utilizaría era un buque de pasajeros que operaba en el Mediterráneo, el *Dan*, que normalmente pasaba el invierno en puerto. El primer problema en el apresto de este buque fue reacondicionarlo para transportar combustible diesel purificado. Afortunadamente, una empresa de combustible de Tel Aviv estaba instalando un

depósito con estanques que servirían a los propósitos de la armada israelí y el Ministro de Defensa efectuó el requerimiento correspondiente a sus empresarios, quienes ignorando la trascendencia del pedido accedieron un tanto molestos y cobraron un valor bastante más alto del real.

Como una forma de ir acostumbrando a los franceses que vivían colindantes al muelle al ruido producido por los generadores de los buques, todas las noches se encendía un generador por lancha, el que aparte de entregar el poder para el servicio de hotel de las unidades permitía mantener cierta temperatura a los motores principales. De esta forma, en Nochebuena sería menos notorio el hecho de arrancar 20 motores principales al mismo tiempo.

El otro ítem logístico crítico eran los víveres; indudablemente, todo se podía adquirir en los supermercados de Cherburgo, pero hubiese levantado más de alguna sospecha una compra, para diez días de alimentación para cinco dotaciones. A la fecha había viviendo en el puerto siete familias israelíes y el plan de abastecimiento de víveres consistía en emplear las compras familiares normales, pero repitiéndolas en diferentes supermercados. De esta forma se completó el apresto de víveres para las cinco *Saar 3* para un período de diez días de navegación, sin llamar mayormente la atención.

Finalmente venía el problema de las tripulaciones, ya que las pruebas en la mar se habían realizado sólo con dotaciones reducidas. Los israelíes debían obrar con precaución, ya que la policía francesa prestaba especial atención al aumento de ellas en los hoteles de Cherburgo y alrededores.

Se decidió finalmente tripular cada lancha con 20 hombres, en lugar de los 40 de la dotación de combate, tripulación considerada como la mínima necesaria para efectuar la navegación con seguridad; pero debían completar dicho número por buque. Con tres días de anticipación a la Nochebuena se comenzó a enviar personal desde las bases navales israelíes a bordo de los vuelos hacia Londres y con escala técnica en París; disponían de 24 horas para permanecer sin visa en territorio francés, tiempo considerado como suficiente para embarcar los tripulantes y materializar la fuga, antes de despertar las sospechas de la policía internacional del aeropuerto. Desde la ciudad de París serían transportados en tren hacia Cherburgo, en grupos no mayores de cuatro por convoy. A los nuevos tripulantes se les dio instrucción de no hacer preguntas a extraños, no hablar, leer o escribir en hebreo y, por último, no hablar si no era realmente necesario. Una vez en Cherburgo, las dotaciones de refuerzo serían acomodadas en las casas de las siete familias israelíes residentes; cada espacio debía ser aprovechado. Al personal recién llegado se le dio una lista de los restaurantes a los cuales podía acudir, en grupos de no más de dos, condición también válida para visitar cualquier lugar público antes del día "D".

Se efectuaron los preparativos de rescate y salvamento mediante un buque mercante, *Tiberias*, al mando de un experimentado capitán israelí que operaría desde el puerto de Amberes, en Bélgica; sus instrucciones eran zarpar hacia la costa sur de Inglaterra y apoyar la flotilla durante su tránsito, debiendo remolcar hacia puertos ingleses las lanchas con averías.

La fuga

Los israelíes tenían todo preparado; mar afuera, parecía que las condiciones de tiempo no los apoyarían, ya que se había desatado un temporal en el Atlántico. La hora "cero" había sido fijada para las 20 horas de la víspera de Nochebuena, ocasión en que se estimaba que todos los franceses, ya fueran autoridades, policías o simples habitantes, se encontrarían

felizmente reunidos en torno al árbol y a la mesa, con una contundente cena de Navidad. Cuando el reloj marcó las 20 horas, en el golfo de Vizcaya había un ventarrón de fuerza 9, lo que hacía imposible la travesía a estas lanchas, salvo que el viento amainara en las horas siguientes. Para los israelíes se hacía comprometedor estar preguntando por las condiciones climáticas a la Oficina Meteorológica de la armada francesa, por lo pusieron atención a los informes del tiempo transmitidos vía radial por la BBC de Londres, radios francesas y otros medios; pero todos pronosticaban lo mismo: Mal tiempo en el golfo de Vizcaya, con fuertes vientos del oeste y una depresión barométrica moviéndose hacia el Atlántico. Se atrasó el zarpe para las 22 horas, en espera de condiciones favorables, pero no hubo síntomas de bonanza. Las lanchas debían zarpar esa noche, ya que aparte de estar todo programado para eso, Nochebuena era la ocasión oportuna de realizarlo con éxito. En caso contrario, los israelíes tendrían serios problemas para ocultar los refuerzos de personal que habían arribado de Israel en los últimos días y para esconder todo el aprovisionamiento logístico efectuado para la travesía; de esta forma se encontraban en un verdadero callejón sin salida, dependientes del siempre impreciso informe meteorológico.



UNA DE LAS MISILERAS CLASE "SAAR 3" DE LA ARMADA DE CHILE (Gentileza del autor)

A la 1 de la madrugada del día 25 de diciembre, la BBC informa que la baja presión ha cambiado su dirección hacia el norte, rumbo a Irlanda, Escocia y Escandinavia, y que los vientos han rolado al noroeste. Esto significaba que si bien la mar continuaría gruesa, la altura de las olas sería reducida por la acción del viento reinante.

Eran las 2 horas y las lanchas tenían todos sus generadores en servicio para el calentamiento de los motores propulsores, lo que pasaba inadvertido, dado que los habitantes de Cherburgo y su policía portuaria estaban relativamente habituados a este ruido casi familiar. Pero había un problema; para zarpar, aunque parezca obvio, los buques debían poner en funcionamiento sus máquinas propulsoras, lo cual si se considera el nivel de ruido que generarían los 20 motores propulsores diesel al unísono, era realmente como para llamar la

atención de cualquiera. Para ello se planificó una maniobra de diversión; justo al momento de arrancar los motores propulsores de las lanchas se presentarían en la Guardia de la Policía Portuaria las siete familias israelíes residentes en Cherburgo; en sus respectivos vehículos y con cualquier pretexto, lo que daría tiempo suficiente a los buques para zarpar. Así se hizo y todo resultó según lo planeado; los cinco buques largaron sus espías y a las 2:30 horas se pusieron rumbo a Haifa.

LA TRAVESÍA Y EXITOSA RECALADA

Por lo general, el día de Navidad en Europa es un día tranquilo, en donde no hay circulación de periódicos y nada parece perturbar la tranquilidad familiar. Dentro de este contexto, los marinos israelíes esperaban que nadie los echara de menos en Cherburgo, al menos por ese día; en todo caso, se enterarían de eso en su arribo al sur de España, en donde efectuarían el *rendez-vous* para su primer reaprovisionamiento en la mar. Sólo se escuchó un breve informe radial de la BBC en que se señalaba que las cinco lanchas habían abandonado el puerto de Cherburgo. Los únicos contactos que tuvieron los israelíes fue con una lancha del Servicio de Aduanas español y con un helicóptero encargado de mantener el control estadístico del tráfico marítimo por dicha zona; con ambos no hubo mayor problema, ya que al parecer, no le asignaron importancia alguna a tan singular flotilla.

En la tarde del tercer día de travesía, los buques, navegando en columna, cruzaban el estrecho de Gibraltar en las cercanías de la costa de Marruecos; se cruzaron con una infinidad de buques, en su mayoría mercantes, con los cuales se identificaban en base a diferentes nacionalidades e idiomas. Se continuó con la recepción de mensajes radiales, muchos de los cuales informaban que la flotilla navegaba hacia el norte, rumbo a Noruega, lo que no dejaba de provocar hilaridad y tranquilidad en esos angustiados tripulantes; pero a la mañana siguiente se recibió un informe que señalaba a las lanchas en el Mediterráneo, lo que volcó la atención de todos los interesados en la captura de estos buques, hacia ese mar. Con posterioridad a este informe, las lanchas fueron sobrevoladas por un avión francés y luego por una avioneta procedente de la isla de Malta; mientras esta última volaba por sobre los buques, los tripulantes de las lanchas escucharon por la emisora BBC al mismo piloto de la aeronave, en directo, que exclamaba en forma excitada: "¡Los puedo ver, están allí abajo en este momento!"

La flotilla continuó su track en demanda de Haifa, arribando al punto de *rendez-vous* con el mercante Dan, donde se efectuaría el segundo reaprovisionamiento en la mar; esto ocurría al sur de Malta, en las inmediaciones de la isla Lampedusa. De allí en adelante los buques podían encontrar resistencia armada de unidades navales, lo que no dejaba de preocupar a los tripulantes de aquellas lanchas que navegaban completamente desprovistas de armamento. Los comandantes de los buques tenían claras instrucciones en caso de emergencia; las alternativas consideraban recaladas en Lisboa o Gibraltar. Afortunadamente para los israelíes, las emergencias más serias ocurrieron con un enfermo en una lancha, donde justo viajaba el médico de la flotilla, y con un problema mecánico en otra lancha, donde por casualidad se encontraba embarcado el único ingeniero mecánico del grupo.

La flotilla llevaba claras instrucciones del Comandante en Jefe de la Armada israelí, en el sentido de no resistir ni huir en caso de ser interceptados por algún buque francés, lo que por fortuna no ocurrió. Pero el problema mayor no era ese; las unidades navales de Libia y Egipto materializaban una seria amenaza al cumplimiento de la misión. En aquel entonces estos países no poseían buques de superficie capaces de dar alcance a estas lanchas, pero el principal obstáculo lo constituían los submarinos, en áreas de patrullas que interfirieran el track normal a Israel. De esta forma, la flotilla fue dividida en dos agrupaciones, con

instrucciones de *rendez-vous* al sur de Chipre, para posteriormente tomar rumbo norte, alejándose de la costa egipcia.

El mal tiempo acompañó a los pequeños buques durante casi toda la travesía, con mar agitado y fuertes chubascos. Pero dentro de la mala suerte por el tiempo reinante, no todo fue negro para los israelíes; las olas, en dirección del avance de los buques, ayudaban a estos a aumentar su velocidad y la espesa neblina ocultaba sus siluetas de los posibles aviones de exploración. Dado el mayor andar de los buques, la hora estimada de arribo a Haifa se adelantó a mediodía del día de Año Nuevo, por lo que se dio instrucciones a los comandantes de disminuir el andar, para recalar con las últimas luces, esto produjo molestos balances que causaron serias molestias a las ya fatigadas tripulaciones. Las ansias de llegar por fin a Haifa y cumplir fielmente la misión encomendada hicieron a esos hombres resistir hidalgamente las últimas seis horas de angustia y mareo; finalmente, en el ocaso del primer día de ese año que recién se iniciaba, las cinco lanchas arribaron a Haifa, en donde todo un pueblo los esperaba orgulloso por tan loable odisea.

Con el correr del tiempo, el Gobierno francés desistió de querellarse contra el Estado de Israel y efectuó la transferencia legal de las lanchas; las condiciones del contrato de venta especificaban que los buques eran vendidos para trabajos de prospección petrolera y que debían permanecer en Israel, al menos seis meses sin armamento.

El Contraalmirante Limon abandonó Francia a los pocos días después de que arribaron las cinco lanchas a Haifa y Francia no pudo imputarle violación alguna de sus leyes; sólo se limitó a solicitar, por vía diplomática, el retiro de Francia de este Almirante, que a la sazón y tal como se señaló anteriormente, se desempeñaba como Jefe de la Misión Naval israelí en el país galo. Un pequeño costo social que debió pagar el pueblo de Israel por las victorias que a futuro obtendría en los combates navales de Damietta-Baltim y Latakia, en donde las *Saar 3* desempeñaron un rol gravitante.

GUERRA DEL YOM KIPPUR

El combate de Latakia

Por fin, en octubre de 1973, llegaba la prueba de fuego para estas lanchas, que ya convertidas en misileras esperaban su estreno en combate. Es así como en los albores de la Guerra del Yom Kippur la Armada de Israel impuso a los comandantes de las misileras dos misiones, tendientes a neutralizar las operaciones navales y destruir instalaciones terrestres de los egipcios en la costa del Sinaí y de los sirios en la costa norte de Israel. De esta forma se resolvió inicialmente emprender una ofensiva sobre las instalaciones costeras en Siria, de forma de aminorar el ímpetu de la acción frontal que realizaba el ejército sirio sobre las fuerzas terrestres israelíes. Materializaron dicha ofensiva cinco lanchas misileras: *Reshef* (*Saar 4*); *Mivtach* y *Miznag* (*Saar 2*); *Gaash* y *Hanit* (*Saar 3*), (esta última actual LM *Iquique* de la Armada de Chile); das ellas zarparon del puerto de Haifa la tarde día 6 de octubre de 1973.

Las dos *Saar 3* conformaron la agrupación oeste en conjunto con la *Miznag*. Cuando navegaban en formación con rumbo norte, a las 22:30 horas dicha agrupación detectó una lancha torpedera siria de la clase P-4 que se encontraba dando protección directa a las líneas de comunicaciones marítimas y muy posiblemente estacionada como piquete de radar; al percatarse de la presencia de las lanchas israelíes intentó evadirse a toda máquina con rumbo este, pero el mayor andar de la *Gaash* logró acortar la distancia y el fuego de su cañón de 76/62 mm puso fuera de combate a la torpedera siria; a las 23:10 horas la *Hanit* remató con su artillería a la agónica P-4 y la echó a pique.

Minutos más tarde ambas agrupaciones detectaron un barreminas sirio de la clase T-43 y cayeron al este para acortar distancia. A las 23:27 horas, mientras las misileras navegaban a máxima velocidad en demanda de su presa, sorpresivamente detectaron una salva de seis misiles superficie-superficie *Styx* en dirección general sudeste; este era el primer desafío que pondría a prueba la capacidad antimisil de las *Saar 3*, combinando su maniobrabilidad con un eficiente empleo de la artillería y contramedidas electrónicas. Tres minutos más tarde las misileras habían esquivado todos los misiles atacantes, pero debían reducir la distancia para lanzar sus misiles *Gabriel*. Sin embargo, lo más importante ya estaba demostrado: los *Styx* no eran infalibles.

Las lanchas de la agrupación oeste acortaron distancia a máxima velocidad, proa a las tres misileras sirias responsables de la salva de misiles recién lanzada; eran las 23:35 horas cuando una segunda salva de seis *Styx* fue detectada, eludiéndolos también en forma exitosa. A modo anecdótico se puede señalar que uno de los misiles atacantes fue destruido por el fuego de una ametralladora de 20 mm, servida como apuntador nada menos que por el cocinero de una lancha israelí.

En el intertanto, específicamente a las 23:36 horas, la otra agrupación, integrada por la *Reshef* y la *Mivtach*, iniciaban la primera salva de misiles *Gabriel* en combate contra su blanco, materializado por el barreminas T-43; a los pocos minutos este se encontraba convertido en una impresionante bola de fuego, navegando casi moribundo hacia Latakia. Poco después la agrupación de las *Saar 3* establecía contacto de radar con una misilera de la clase *Osa* y con dos misileras clase *Komar*. A 20 mil metros de distancia, la *Gaash*, *Hanit* y *Miznag* rompieron el fuego con su primera salva de *Gabriel*, los que impactaron certeramente en sus blancos, hundiendo al instante la misilera *Osa* y una de las *Komar*; la otra, averiada, fue rematada posteriormente con la artillería de 40 mm de una de las *Saar 2*. Como epílogo final de este triste episodio para los sirios, la *Reshef* remató al barreminas T-43 con artillería de 76/62 mm, el que se hundió en las aguas del Mediterráneo a las 0.25 horas del día 7 de octubre de 1973.

Este éxito hizo que la armada siria sobrevalorara la capacidad de las misileras israelíes, limitándose en lo que quedó del conflicto a operar sus buques sólo al abrigo de sus puertos. La misma noche del combate de Latakia, otra flotilla de misileras israelíes operaba en la costa de la península del Sinaí y tuvo contacto con varias unidades de guerra egipcias, que bombardeaban posiciones terrestres israelíes en el norte de dicha península. Las seis lanchas de dicha flotilla efectuaron un ataque misilero contra los buques egipcios, pero por alguna razón técnica todos los *Gabriel* erraron su blanco. La flotilla tuvo que retornar frustrada a su base, en donde los ingenieros y técnicos en armamento de la IAI se dedicaron de lleno a dar solución a la falla, la que al cabo de casi un día de trabajo quedó finalmente solucionada. Pero este hecho condujo a una errada apreciación de la situación a los egipcios y los hizo subestimar la eficiencia del misil *Gabriel*, a lo que también contribuyó el hecho de no haber contado con noticias fehacientes de lo acontecido en el combate de Latakia. Esto, indudablemente, derivó en el siguiente episodio bélico de esa guerra: El combate naval de Damietta-Baltim.

El combate de Damietta-Baltim

En este encuentro participaron seis lanchas misileras israelíes, divididas en tres agrupaciones: La agrupación de las *Saar 4* (*Reshef* y *KeShet*, esta última actual LM *Chipana* de la Armada de Chile), la agrupación de las *Saar 2* (*Eilat* y *Mifgav*) y, por último, la agrupación de las *Saar 3* en comento (*Herev* y *Soufa*), todas zarparon del puerto de Haifa el día 8 de octubre, con el propósito de efectuar ataques a las líneas de comunicaciones

marítimas del adversario a lo largo de la costa egipcia y a su vez realizar operaciones de protección directa, en defensa de las propias.

Las tres agrupaciones navegaban con rumbo oeste; a las 23:10 horas se tuvo contacto de radar con una agrupación compuesta por cuatro lanchas misileras egipcias de la clase *Osa*, dos al norte y dos en las cercanías de la costa de Baltim, más hacia el sur. A las 0:15 horas del día 9 de octubre, tres misileras *Osa* rompen el fuego con salvas de misiles *Styx*; una de las *Osa* del norte dispara sus misiles sobre la agrupación de las *Saar* 4, que navegaba a su vez más al norte que las otras dos agrupaciones de lanchas israelíes; la otra *Osa*, situada al norte, descarga su salva de *Styx* sobre la agrupación central de los israelíes, esto es, sobre las *Saar* 2; por último, una de las misileras egipcias del sur rompe el fuego con salva de misiles sobre la agrupación de las *Saar* 3, que navegaba cercana a la costa de Damietta; vale decir, hubo por parte de los egipcios una buena distribución de los blancos y un muy bien aprovechado fuego simultáneo, lo que podría haber complicado las contramedidas antimisil a efectuar por los israelíes.

A las 0.25 horas las lanchas egipcias habían disparado un total de 12 misiles *Styx*, de los cuales ninguno dio en blanco en las lanchas israelíes, producto fundamentalmente de sus maniobras evasivas y contramedidas electrónicas del tipo *soft kill*. Ante la impotencia de impactar sus blancos, las *Osa* retromarchan hacia el oeste, siendo velozmente perseguidas por las tres agrupaciones israelíes y en especial por la agrupación de las *Saar* 3, a la sazón las más veloces de esa flotilla.

Como fruto de la persecución, a las 0:50 horas la brecha de distancia se redujo a 20 mil metros, momento en que se abrió el fuego de misiles *Gabriel*, disparando en sucesión la *Keshet*, *Herev*, *Eilat* y *Reshef*, sobre cada una de las *Osa* en pantalla; como resultado del intercambio de misiles resultaron hundidas inmediatamente las dos misileras egipcias de más al norte; una de las del sur, averiada, se varó en la costa de Baltim y fue rematada por la artillería de 76/62 mm de las *Saar* 3; de la cuarta *Osa* no se tiene la certeza de haberla impactado y de haber sido así no fue de consideración, ya que logró huir rumbo al oeste. A la 1:37 horas se efectuó un *rendez-vous* de las agrupaciones israelíes hacia el norte de la costa, entre Baltim y Damietta, en donde, tras su triunfo, retornaron victoriosas a su puerto base sin haber sufrido avería alguna.

Ambos combates dejan algunas estadísticas para meditar; en general, las *Saar* 2, 3 y 4 fueron atacadas en total por aproximadamente 50 misiles *Styx*, de los cuales ninguno encontró su blanco; esto no significa que este misil soviético, para su época, no fuera confiable, pues más bien se debe al logro exitoso del desarrollo de contramedidas electrónicas *soft kill* por parte de los israelíes, en un período muy breve antes de la guerra. Asimismo, de las 5 unidades de guerra hundidas, tanto egipcias como sirias, la mitad fueron logros del incipiente misil *Gabriel* Mk-1, que justamente en esta guerra tuvo su bautizo de combate.

Consecuencias de la guerra

Como muy bien señalaba el Contraalmirante Eli Rahav de la Armada de Israel, al término de la Guerra del Yom Kippur: "Para quien victorioso disfruta de sus laureles, es casi imposible determinar las verdaderas causas de su éxito". Esto pone de manifiesto que ni los mismos israelíes estaban realmente convencidos de haber aplicado la fórmula naval correcta para enfrentar exitosamente a los poderosos países árabes; pero a 16 años de esta guerra y a más de dos décadas de la concepción de las lanchas clase *Saar* se pueden deducir objetivamente sus reales consecuencias.

De no ser por la demostrada superioridad del poder naval israelí sobre el de los árabes, no en su aspecto cuantitativo sino cualitativamente hablando, es muy posible que Estados Unidos de América no hubiese podido materializar su apoyo logístico vía marítima, que imperiosamente necesitaba el pueblo de Israel para sostener el esfuerzo de la guerra. Es válido pensar que la Sexta Flota de la armada norteamericana pudo haber dado protección indirecta a esas comunicaciones marítimas económicas y de mantenimiento, o bien, cobertura a los convoyes, pero dichas acciones habrían quebrado la voluntad de lucha de los israelíes, amén de sus graves consecuencias políticas.

La naciente armada israelí introdujo a nivel mundial un nuevo concepto en la guerra moderna en el mar, demostrando la posibilidad de efectuar operaciones de disputa y ejercicio de control del mar en base a unidades pequeñas. Dicho desarrollo despertó el interés de naciones grandes y pequeñas, que visualizaron en su aplicación una posible solución a sus propios problemas de control del mar.

Las *Saar* y específicamente las *Saar 3* fueron y todavía son una solución puntual a un conjunto específico de problemas derivados del control del mar y no debe esperarse de ellas una solución global al más simplista estilo de la llamada *Jeune Ecole*. Como nación pequeña, afectada por una serie de dificultades, Israel no podía permitirse el lujo de ostentar una armada de corte convencional. Las *Saar* fueron diseñadas y construidas para lograr superioridad en combates de superficie, en una modalidad de uno contra uno, lo que enmarca a estas unidades misileras en un rol marítimo puntual y específico.

CONCLUSIONES

—Con posterioridad a la Guerra de los Seis Días, el Estado de Israel comprendió la real dimensión del control del mar, espacio que para ellos, hasta esa fecha, había constituido un espacio de confrontación secundaria. Fueron justamente las misileras de la clase *Saar 3* las que permitieron en las crisis y guerras futuras que sostuvo Israel, al menos disputar el control del mar a sus adversarios, en base a una fuerza organizada compuesta por lanchas misileras, aptas para las operaciones navales en dicho escenario y cuyo costo de implantación fue acorde al máximo esfuerzo económico de ese Estado.

En la definición de las capacidades que se darían a las misileras *Saar 3*, los israelíes aplicaron un criterio realista: concebir una unidad de combate con una capacidad ofensiva superior a cualquier misilera adversaria; que su costo eficacia les permitiera construir una cantidad tal que les posibilitara mantener la superioridad numérica frente a cada adversario en forma separada; basar el modelo en unidades ya existentes, para reducir al máximo el riesgo inherente a un prototipo. Su armamento, sensores y equipamiento apuntó a un rol puntual y específico: combate de superficie, evitando de esta forma la concepción de una nave polivalente, que la mayoría de las veces no cumple ninguno de sus roles en forma eficiente; contribuyó a este propósito su incipiente pero eficaz sistema de misil-cañón, su reducida superficie reflectora de radar, su pequeña dotación, su alta movilidad táctica y su capacidad de supervivencia a los ataques misileros, en base al equipamiento de guerra electrónica.

—El embargo impuesto a Israel por el Gobierno francés afectaba seriamente la consecución de sus planes de defensa, ya que involucraba a la mitad de su incipiente poder naval y a casi la totalidad de sus futuras misileras, lo que de materializarse dejaría al Estado de Israel con un marcado desbalanceamiento en el cómputo de fuerzas navales respecto de sus potenciales adversarios árabes. La odisea de Cherburgo, producto de una acuciosa planificación por parte de la armada israelí, logró finalmente rescatar las cinco naves

incautadas ante los mismos ojos de los atónitos franceses, dando el pueblo israelí al mundo una lección de "voluntad" en la mantención del objeto y en cómo ejecutar una acción planificada en forma sorpresiva y segura.

—Los combates navales durante la Guerra del Yom Kippur revelaron al mundo un nuevo concepto en la lucha por el control del mar, cual fue el masivo empleo de flotillas de misileras como principales fuerzas organizadas de ambos contendores. Israel demostró a su vez un eficiente empleo del principio de la sorpresa, en un aspecto táctico, al introducir las maniobras evasivas antimisil en formación y, en un aspecto material, a través del desarrollo de contramedidas electrónicas antimisil (*soft kill*) y del empleo de misiles antibuque del tipo semiactivos (*Gabriel*),

—Israel demostró la factibilidad, conveniencia y aceptabilidad de realizar operaciones de disputa y ejercicio de control del mar, en base a misileras pequeñas. Dentro de este contexto, las *Saar 3* fueron y todavía son "una" solución a un conjunto específico de problemas derivados del control del mar, habiendo sido diseñadas y construidas para lograr la superioridad en los combates de superficie, en una proporción de uno contra uno; lo anterior enmarca a estas unidades en un rol marítimo puntual y específico, siempre y cuando las condiciones de mar imperante les permitan una segura operación.

BIBLIOGRAFIA

- **Aguayo, Rodrigo:** Antecedentes varios. (Agregaduría Naval de Chile en Israel).
- **Almog, Ze'ev:** "Israel's naval theater"; *I.D.F. Journal*, vol. III N° 2; .
- **Justiniano, Horacio:** *Estrategia naval, Fundamentos*.
- **Rahav, Eli:** "Missile boat warfare", *Proceedings*, marzo de 1986.
- **Solis, Eri:** *Manual de Estrategia*, 1985.
- **Telem, Benjamin:** "Las lanchas misileras israelíes en la Guerra de Yom Kippur", *Revista Argentina de Publicaciones Navales* N° 612.
- **Williams, Louis:** "The Cherbourg boats", *I.D.F. Journal*, vol. II N° 2.

