

Corea del Sur prepara el despegue de su caza de nueva generación KF-21.



El caza de nueva generación KF-21 de Corea del Sur se prepara para su primer vuelo. En los últimos días, han aparecido imágenes de un prototipo realizando pruebas de motor en tierra. Estas pruebas siguen a las recientes pruebas estáticas del caza bimotor, cuyo primer vuelo se rumorea que está previsto para antes de finales de este mes.

Vídeos sin fecha, pero aparentemente recientes, tomados desde el exterior de las instalaciones de producción de Korea Aerospace Industries (KAI) en Sacheon, muestran el primer prototipo de KF-21 -llamado Boramae, que significa halcón en coreano- rodando por una carretera temporalmente cerrada. Las instalaciones de KAI están ubicadas en el aeropuerto de Sacheon, que sirve a la ciudad de Jinju, en el sureste del país.

Los informes indican que el avión se dirigía hacia el norte desde la planta de KAI hasta la pista principal del aeropuerto. Una vez allí, el piloto de pruebas abrió las mariposas de los motores General Electric F414-GE-400K suministrados por Estados Unidos, y el avión realizó una breve carrera de alta velocidad antes de desacelerar. Este tipo de prueba es de esperar teniendo en cuenta el carácter potencialmente inminente del primer vuelo del avión.

Informes no confirmados sugieren que el vuelo inaugural del KF-21 podría tener lugar alrededor del 22 de julio. Está previsto que se completen un total de seis prototipos en vuelo, y los trabajos de ensamblaje están ya muy avanzados en al menos el segundo, el tercero y el cuarto.

A finales del mes pasado, aparecieron vídeos oficiales que mostraban el primer prototipo sometido a pruebas estáticas de motores, con su tren de aterrizaje amarrado al suelo en una sala de pruebas en Sacheon. Al parecer, los dos motores se pusieron a plena potencia con la postcombustión seleccionada.

Antes de estos últimos hitos, el ensamblaje del primer prototipo había comenzado en 2020, y el despliegue tendría lugar en 2021.

Seúl está desarrollando el KF-21 para sustituir a los envejecidos cazas F-4E Phantom II y F-5E/F Tiger II de la Fuerza Aérea de la República de Corea (ROKAF). Según los planes actuales, se espera que la ROKAF incorpore 40 KF-21 para 2028 y tenga una flota completa de 120 aviones desplegados para 2032. Se espera que otros 50 aviones sean encargados por Indonesia, que es un socio menor en el programa, aunque, en ocasiones, se ha cuestionado su compromiso con el KF-21. En definitiva, se espera que el programa KF-21 tenga un valor total estimado de 7.400 millones de dólares.

En general, se trata de un calendario agresivo para un

programa de cazas modernos de fabricación nacional. Sin embargo, el hecho de que el prototipo ya esté realizando pruebas en tierra con los motores (y presumiblemente otros subsistemas primarios) en funcionamiento sugiere que podría no ser del todo irreal.

Después de todo, KAI ha renunciado, al menos por el momento, a un alto grado de atributos de sigilo que caracterizan al F-35, por ejemplo, que también ha sido adquirido por Corea del Sur. Estos exigentes requisitos deben tenerse en cuenta en casi todos los aspectos del diseño y la táctica de un avión y aumentan considerablemente los costes generales, así como la carga de apoyo.

De hecho, el KF-21 adopta un enfoque más comedido en el diseño de baja visibilidad y pretende salvar la distancia entre el F-35 y el F-16 de cuarta generación, en términos de capacidades. Al principio, las armas del KF-21 se transportarán externamente, en seis puntos duros bajo el ala y cuatro bajo el fuselaje, a diferencia del F-35 y de la mayoría de los demás cazas de nueva generación, que incorporan el transporte interno de armas principalmente para reducir su firma global de radar.

En última instancia, una vez en servicio, se espera que se empiece a trabajar en un derivado más avanzado que tendrá un compartimento de armas interno, entre otras nuevas características poco observables. De este modo, el KF-21 inicial tendrá probablemente la misma sección transversal de radar que el Eurofighter Typhoon, antes de que las mejoras posteriores la reduzcan significativamente.

Además, el KF-21 se comercializará inicialmente en una variante del bloque 1 que sólo tendrá capacidad aire-aire, mientras que el bloque 2 posterior estará preparado para misiones aire-tierra. Esta es otra diferencia significativa con respecto a la mayoría de los contemporáneos del Boramae, que normalmente se esfuerzan por incluir capacidades

polivalentes desde el principio.

Sin embargo, lo interesante es cómo espera Corea del Sur emplear sus KF-21 en un contexto operativo.

El enfoque único de Seúl para su nuevo caza cambia un alto grado de sigilo por lo que debería ser una plataforma de menor coste, con algunas características poco observables, pero que eventualmente podría operar estrechamente con plataformas sigilosas para aumentar su eficiencia en el combate. Como complemento del F-35, por ejemplo, los KF-21 de la ROKAF podrían transportar un mayor número de armas, incluso de mayor tamaño, que un Joint Strike Fighter con carga de artillería interna.



Al mismo tiempo, incluso en su forma básica, el KF-21 tendrá una firma de radar más pequeña que los 60 F-15K Slam Eagles polivalentes de la ROKAF, las versiones avanzadas del F-15E Strike Eagle y sus más numerosos F-16C/D, que ahora están en proceso de ser actualizados al estándar F-16V, con nueva aviónica.

Sin embargo, además de cooperar con los F-35 de la ROKAF, el KF-21 se presenta como candidato a trabajar junto a los drones furtivos de fabricación nacional.

Fuente: galaxiamilitar.