



Antecedentes y génesis del futuro avión de combate europeo (EFA)

LUIS ESTRADA BARO,
Teniente Coronel de Aviación

TODO gran proyecto sufre una serie de vicisitudes importantes hasta que llega a ser una realidad; el EFA no ha sido una excepción y tanto en su gestación como en su alumbramiento y pubertad ha tenido que recorrer un largo camino lleno de dificultades en el que sus progenitores, países europeos, han tenido que limar muchas diferencias, suscribir numerosos acuerdos e invertir millones de horas de trabajo en la concepción y diseño de este futuro avión.

La necesidad de un futuro avión de combate había sido evocada en el coloquio sobre "una política europea de armamentos" que tuvo lugar en Bruselas del 15 al 17 de octubre de 1979.

La comisión científica, técnica y aeroespacial había pedido al general Sir Denis Smallwood (Consejero militar de la División de Aviones de British Aerospace) que hiciera una comunicación en este aspecto).

En su comunicado el general no examinó toda la gama de necesidades concernientes al futuro avión de combate en Europa Occidental, sino las especificaciones de un avión destinado a operar en la zona del campo de batalla. Estimaba que las fuerzas terrestres aliadas de Centro-Europa serían muy inferiores en número y que la única posibilidad de superar este desequilibrio local sería la utilización del poder aéreo, su flexibilidad y su capacidad de reacción rápida en el espacio y en el tiempo.

Como había declarado el general Haig cuando era Comandante Supremo de las fuerzas aliadas en Europa (SACEUR), la única "masa de maniobra" disponible en el frente central es la Fuerza Aérea y la situación no parece que pueda cambiar en un futuro previsible.

Desde el punto de vista industrial, Europa no podría acrecentar su competitividad en el dominio aeroespacial civil y militar si no consigue intercambiar y unificar sus conocimientos técnicos. Sería indispensable el mínimo de colaboración para evitar que se convierta económicamente dependiente de USA y ser vulnerable.

De acuerdo a este pensamiento Alemania, Francia y Reino Unido inician los primeros contactos para la fabricación del ECA, conversaciones que se suspenden de mutuo acuerdo en el año 1980 al no conseguirse unanimidad en los objetivos, decidiéndose reconsiderar el proyecto dos años más tarde.

Durante este tiempo, cada nación inicia su proyecto nacional, así Francia que había intentado imponer el Mirage 4000 dotado con el motor SNECMA M.88, comienza el diseño del ACT-92; Alemania, para la que la misión A/A era prioritaria y prefería el motor GE.404, inicia los estudios del TKF-90; y el Reino Unido que abogó por un avión A/S y el motor RB-199, comenzó su proyecto P.110-AST-403.

Un año más tarde, el 30 de abril de 1981, durante la celebración de la 27.ª Sesión de la Unión Europea Occidental (U.E.O.), se exponen unas consideraciones sobre la necesidad de los países europeos de un avión que sustituya, a mediados de los 90, a los actuales en servicio, con capacidad para enfrentarse a la amenaza de ese momento, de tecnología muy avanzada que responda a múltiples requisitos (A/A, A/S, gran maniobrabilidad, despegue corto, etc.) y que sirva al mismo tiempo de impulso a la actividad industrial.

Se recomienda a Alemania, Francia y Reino Unido que profundicen en el estudio, traten de armonizar las características exigidas por sus Estados Mayores y se consulte a los demás Gobiernos de los Estados de la U.E.O. su interés para la realización de este avión.

De esta forma Alemania, Italia y Reino Unido inician en 1982 un nuevo intento de Proyecto conjunto, llamado ACA, al que se adhiere posteriormente Francia.

A nivel industrial es en junio de 1982 cuando se inicia la participación española en el proyecto, con la firma de un MOU de cooperación entre CASA, por parte española, y MBB por parte alemana.

En enero de 1983 y como respuesta a la consulta recibida, España envía a la OTAN (NAFAG) la propuesta del E.M.A. sobre el avión de los 90.

El 15 de abril de 1983 España recibe formalmente la invitación alemana para participar en el proyecto.

El 29 de abril de 1983 se reúnen en París los Jefes de las Divisiones de Planes de Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido para tratar de aunar sus respectivos conceptos de avión, surgiendo divergencias en puntos tales como:

- Misión Primaria y Secundaria.
- Velocidad máxima entre 1 y 2 de MN.
- Uno o dos motores.
- Radios de acción.
- Capacidad de cargas externas.

En dicha reunión se acuerda que cada nación rellene un cuestionario con sus requerimientos para un avión táctico de combate para los años 90. La respuesta española es remitida en agosto de 1982.

Es en ese mismo mes, agosto de 1982, en el que se alcanzan unos acuerdos del Grupo NATO en los que se establece la necesidad de un futuro avión de combate de fabricación conjunta, como un nuevo intento tras el fallo del ECA en que no se consiguieron requerimientos comunes.

Las naciones integrantes: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia, Noruega y Reino Unido manifestaron sus requisitos iniciales y decidieron establecer un Subgrupo de Trabajo para estudiar los requerimientos nacionales. En dicho Subgrupo se integraron únicamente Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido.

El 29 de abril de 1983 se celebra en París una reunión de los Estados Mayores de las naciones pertenecientes al mencionado Subgrupo (a nivel de General Jefe de la División de Planes) en la que se destaca el interés de Alemania y Reino Unido en acelerar la definición de requisitos del futuro avión.

El 23 de junio de 1983 se celebra en Bonn una nueva reunión de Estados Mayores (a nivel de Jefes de Estado Mayor) en la que se acuerda establecer los requisitos operativos que resulten semejantes para todas las naciones.

Consecuencia de esta reunión es el nacimiento oficial del EFA con un espinoso camino por recorrer.

A partir de este momento se suceden una serie de acontecimientos que irán configurando al recién nacido EFA y que se enumeran a continuación:

— Reunión en Londres el 8 de octubre de 1983 para llevar a cabo la redacción del documento OEST en el que se establecen los siguientes objetivos:

- Avión bimotor diseñado para A/A con buena capacidad A/S.
- Peso básico en vacío de 8.5 Tn.
- Capacidad de repostar en vuelo.

— El 3 de noviembre se celebra una reunión en Madrid donde se concreta la redacción final del OEST.

— El 15 de noviembre del mismo año se reúnen en Londres los Jefes de las Divisiones de Planes, acordando aceptar dicho documento.

— El 16 de diciembre los Jefes de Estado Mayor de las cinco naciones firman en Colonia el mencionado documento OEST con el que se inicia la Fase de Previabilidad por parte de las industrias aeronáuticas y de motor de las cinco naciones.

— El 11 de octubre de 1984 los Jefes de Estado Mayor firman en Roma el documento EST en el que se acuerda acometer el estudio de viabilidad de un avión de 9.5 Tn. de peso básico con motores de 85 KN que satisfaga las performances y capacidades operativas requeridas.

— En agosto de 1985 se produce el abandono de Francia y la firma del Acuerdo de Turín por los Ministros de Defensa de Alemania, España, Italia y Reino Unido, decidiendo acometer la Fase de Definición de un avión de 9.5 Tn. de peso básico, 50 m² de superficie alar y dos motores de 90 KN.

En esta maqueta presentada en el Festival Aéreo de Farnborough - 86 se aprecian algunos detalles de la parte inferior del avión, como son las tomas variables de admisión del motor, cuatro misiles de medio alcance adosados al fuselaje y dos misiles de corto alcance debajo de los planos. Puede observarse también su parecido con el EAP de British Aerospace cuya maqueta se distingue al fondo.



- El Documento ESR es firmado en Madrid el 5 de diciembre de 1985 por los cuatro Jefes de Estado Mayor.
- En mayo de 1986 las cuatro naciones acuerdan en el documento "way ahead" aceptar un incremento de peso a 9.892 Tn., con intención de reducirlo a 9.75 Tn. mediante la utilización de materiales compuestos.
- El 21 de octubre de 1986 los cuatro Ministros de Defensa firman en Green Eagle (Scotland) un MOU General en el que comprometen los recursos humanos e industriales de sus naciones para la fabricación de un Sistema de Armas.

Este MOU General comprende las siguientes fases:

- Definición.
- Desarrollo.
- Inversión de Producción.
- Producción.
- Entrada en Servicio.

— Se crea un consorcio industrial aeronáutico, denominado Eurofighter, con participación de las cuatro industrias aeronáuticas nacionales: Aeritalia, British Aerospace, Construcciones Aeronáuticas, S. A. y Messerschmitt-Bolkow-Blohm; y un consorcio de industrias de motor con participación de Fiat Aviazione, MTU München, Rolls Royce y SENER.

— Como sede industrial fue seleccionada la ciudad alemana de München, donde se ha establecido la Oficina Internacional del Programa (NEFMA), con participación de las cuatro naciones y cuya misión es la gestión del Programa. La dirección del Programa está asegurada por otra estructura orgánica de tipo oficial formada por:

- Steering Committee (Comité Directivo) con representantes a nivel de General de las Direcciones Generales de Armamento y Estados Mayores.
- Board of Director (Consejo de Directores) con representantes a nivel de Coronel de los Estados Mayores.

— Para la solución de los numerosos problemas existentes en Cabina, Aviónica, Sistemas, Armamento, Logística, etc., se encuentran funcionando en la actualidad hasta 36 Grupos de Trabajo integrados por personal técnico y operativo de las cuatro naciones.

Como puede observarse, el pequeño EFA va creciendo rápidamente y adquiriendo paso a paso un aspecto más serio, pero aún le queda un largo trecho por recorrer hasta convertirse en ese ágil y eficiente avión que cuatro naciones europeas pretenden. ■