



El gris está de moda

JOSÉ TEROL ALBERT
Capitán de Aviación
Fotografías del Autor

UNA de las características que ha diferenciado hasta la fecha a nuestro Ejército del Aire de otras Fuerzas Aéreas ha sido la gran variedad de esquemas de pintura adoptados en los distintos tipos de aviones; sin embargo en los últimos tiempos se observa como esa variedad ha ido desapareciendo paulativamente gracias a la normalización del color gris en la mayoría de nuestras

aeronaves militares, y es que parece ser que el gris está de moda.

HASTA AHORA

En octubre de 1988 un artículo aparecido en Revista de Aeronáutica con el título "El camuflaje en los aviones tácticos" señalaba la falta de uniformidad que siempre se ha observado en los distintos camuflajes

de los aviones militares españoles. Esta diversidad ha sido fruto de la ausencia de instrucciones concretas a alto nivel y de el respeto a las pinturas originales que los aviones lucían a su llegada a nuestro país, además de la inexistencia de un estudio exhaustivo e independiente de criterios extranjeros que hubiera llegado a conclusiones válidas aplicables a todo nuestro inventario de aviones.

F-18 y RF-4C del Ala 12, primera unidad que ha normalizado el esquema de pintura en sus aviones.



Como dato significativo se puede señalar la existencia en el seno de nuestro Ejército del Aire de siete unidades de reactores que utilizaron seis esquemas diferentes de pintura, o el hecho de que los únicos nueve RF-4C Phantom de reconocimiento del Escuadrón 123 llegaron a tener simultáneamente cuatro esquemas de pintura diferentes.

RAZONES PARA EL CAMBIO

Pero el tiempo pasa y todo llega y así el citado estudio o al menos el deseo de normalización se ha producido y en la actualidad se procede a pintar una gran mayoría de nuestras aeronaves con un único color gris claro unido a una disminución de tamaño de las escarapelas y la Cruz de San Andrés. Como casi todo en esta vida la medida aporta unas claras ventajas

sobre otros esquemas de pintura, pero a su vez no carece de inconvenientes. Entre las primeras se puede citar la de la uniformidad en sí y la economía de costes que conlleva, si bien este último dato puede resultar ficticio ya que aunque se ha intentado utilizar un único tipo de pintura, en la práctica han aparecido distintos grises dependiendo de la instalación encargada de llevar a cabo las labores de pintura (factorías extranjeras, CASA, maestranzas aéreas, escuadrones de mantenimiento, etc...). Otra ventaja a destacar son los efectos térmicos derivados de tratarse de un color claro, ya que éste disminuye de forma apreciable la temperatura en el interior de los aviones y permite una mejor refrigeración de los equipos de aviónica y del sistema de presurización. Por último hay que citar como más importante las ventajas operativas y tácti-

cas, aunque sea éste un tema donde pueda existir diversidad de opiniones. Salvo casos muy específicos que comentaremos más adelante, el fin de un esquema de pintura en una aeronave militar es actuar como camuflaje para evitar la detección e identificación visual, lo que se logra haciendo confundir la aeronave con su fondo visual (desde el punto de vista del observador) y rompiendo al mismo tiempo su silueta externa característica. El fondo sobre el que la aeronave es observada puede ser celeste, gris o azul, para un observador en tierra (AAA o SAM) o que vuele por debajo de su nivel, o bien oscuro como corresponde al mar o al terreno cuando el observador vuela a un nivel superior. Es evidente que no existe un único camuflaje que abarque satisfactoriamente estas dos posibilidades (la solución de pintar única-



mente la panza de los aviones con un color claro es anacrónica y hoy en día indiscreta) por lo que en función de la amenaza hay que decantarse por una de las dos posibilidades y mientras en nuestros probables escenarios de actuación no exista la posibilidad de enfrentarnos con interceptadores con una capacidad real de "look down" hay que deducir que la principal amenaza a combatir es probablemente AAA y SAM y por lo tanto el gris apunta como la solución más conveniente, especialmente considerando el apoyo que supone la adquisición, seguimiento y guía final visual incluso en los más modernos sistemas de defensa aérea de superficie. El color gris claro aporta una ventaja adicional de discreción ya que todo color en la atmósfera terrestre tiende con la distancia precisamente al gris debido a la acción de los rayos UV. Entre los inconvenientes que un esquema en un único gris conlleva se encuentran el de no romper la silueta extrema del avión, el ser fácilmente visible en operaciones nocturnas con buena visibilidad (luna llena), y finalmente el ser demasiado discreto en misiones donde esta característica no es deseable: SAR civil, remolque de blancos, aviones escuela, u ocasionalmente volando como jete de formación en nubes.



El Mirage F-1 dispone en la actualidad de tres esquemas diferentes de pintura hasta que la totalidad de los aviones haya pasado por la Maestranza Aérea de Albacete.

MODA INTERNACIONAL

El pintar todos los aviones con un color gris claro no ha sido una exclusiva española y en la actualidad es práctica generalizada en todas las Fuerzas Aéreas del mundo; así en Estados Unidos la totalidad de los aviones de la U.S. Navy y del Marine Corps están pintados en gris al igual que los aviones de la U.S.A.F, incluidos los aviones cisterna (KC-10 y KC-135) y los aviones de transporte

(C-5, C-141 y C-130), incluso aviones especializados en Apoyo Cercano (CAS) como el A-10 o el Harrier II han recibido este esquema de pintura. La única excepción es el F-15 E Strike Eagle, si bien su acabado oscuro en verde y gris parece atender más que a razones operativas, a razones de marketing con el fin de diferenciarle de su hermano mayor (cronológicamente hablando), el F-15 C Eagle. En el resto del mundo la moda se ha generalizado y por nombrar algunos ejemplos de aviones "grises" con diferentes misiones citaremos los siguientes: Tornados ADV y Hawk de la R.A.F., Sea Harrier de la Royal Navy, Sentry (AWACS) de la OTAN, F-4 de la Luftwaffe, Gripen de la F.A. Sueca, AMX de la Aeronautica Militare, Rafale de la Armada francesa, y naturalmente el Eurofighter 2000. Incluso algunos aviones para transporte VIP también han recibido este esquema tal y como ocurre con los Airbus-300 canadienses. Rusia ha seguido el ejemplo occidental y la última versión de su MIG-29, la "M", ha abandonado su camuflaje anterior para ser pintado en gris. Alguno de los ejemplos citados utiliza dos tonos diferentes de gris de tal modo que el tono más oscuro se encuentra en las zonas generalmente iluminadas por el Sol (parte superior



Los P-3 de Morón utilizan un tono gris más claro en la panza del avión. Estos aviones fueron los pioneros entre los de hélice en recibir la pintura gris.



En la actualidad los C-212 lucen cuatro esquemas diferentes de pintura: Blanco y gris (VIP), blanco (ONU), camuflado y el novísimo gris.



Las últimas unidades del CN-235 entregadas por CASA al Ejército del Aire ya estaban pintadas en gris.



Los Hércules C-130 de Zaragoza se encuentran entre los primeros del mundo en recibir la pintura gris.



A su paso por la Maestría Aérea de Cuatro Vientos los Super Puma del Ala 48 han comenzado a recibir un original esquema que combina el discreto color gris con las indiscretas bandas amarillas del SAR.



RF-4C del Escuadrón 123 con su pintura definitiva. Obsérvese el radome gris del radar.

del fuselaje y los planos, y timón de cola), de forma que las zonas en sombra tengan el tono más claro y así se logre un tono uniforme en todo el avión; esta técnica que recibe el nombre de "contrasombreado" ha sido muy discutida y si bien en un principio la totalidad de flotas de aviones como la del F-16 lo utilizaban, en nuestros días se han producido algunas "deserciones" como la de los F-16 daneses que han sido pintados con un único tono de gris.



En el Ala 23 de Talavera la Real únicamente los F-5B han sido pintados con un esquema especial en dos tonos de gris que intenta romper la silueta del avión.

NUEVA IMAGEN

El acabado en gris llegó al Ejército del Aire de la mano del omnipresente F-18 ya que la adopción de un esquema diferente al utilizado por la U. S. Navy hubiera supuesto una elevación de unos costes ya de por sí "serios". Tras la llegada del F-18 y la comprobación de los buenos resultados que su pintura ofrecía en cuanto a discreción, fueron dos de esas unidades que trabajan constantemente por mejorar

su operatividad las que tomaron la iniciativa y diseñaron sobre la base del color gris dos esquemas diferentes: Por una parte el Ala 14 aprovechó su estrecha relación con la Maestría Aérea de Albacete para diseñar y utilizar un esquema propio de pintura que resultó ser revolucionario en el Mirage F-1 pues tomaba la idea canadiense (CF-18) de una falsa cabina pintada en la panza del avión; desgraciadamente el diseño del Ala 14 se encontró con el hecho de que la pintura utilizada no era "transparente" al radar, lo que impedía su utiliza-

ción en el radome y el acabado en gris no era "integral". El diseño original fue perfeccionándose en distintas fases hasta llegar a la actualidad con un diseño único para el Ala 14, el Ala 11 y el Escuadrón 462. La otra unidad a la que hacíamos referencia es la entonces denominada Ala 22 de Jerez que diseñó un esquema en dos tonos de gris que en la actualidad utiliza toda su flota de P-3 Orion. El siguiente paso fue dado por el Escuadrón 123 de

Torrejón aprovechando la oportunidad que suponía el tener que pintar sus Phantom RF-4C con motivo de las inspecciones que les realizaba C.A.S.A. en su factoría de Getafe, optándose por la solución más sencilla y económica de utilizar un esquema similar al de sus "primos" de unidad, los F-18. Hasta tal punto gustó el gris en Torrejón que la propia avioneta Dornier de enlace de la unidad ha sido pintada en lo que sus pilotos denominan "gris superioridad aérea". A partir de entonces la orden generalizada de pintar los aviones del



El F-18 ha sido el precursor de la moda gris que se ha difundido en nuestro Ejército del Aire.

Ejército del Aire con un gris más o menos claro ha desatado una carrera entre las unidades para no mantener una imagen "antigua" en sus aviones. Hoy en día es posible ver en los aparcamientos de nuestras bases cómo desde el F-5B hasta el Sikorsky S-76C, pasando por los Aviocar, CN-235, Hércules y Super Puma, están recibiendo todos una imagen similar; únicamente quedan como excepciones los aviones del Grupo 45, si bien su



El Ala 14 ha realizado diversos estudios hasta llegar al esquema actual de pintura del Mirage F-1.

utilización como aviones cisterna podrían aconsejar un esquema de pintura más discreto que el actual, los Fokker F-27 y Aviocar del S.A.R, los Canadair del Grupo 43, las Citation del Escuadrón 403 y los aviones de escuela y entrenamiento. Por su parte la Armada Española ha seguido un proceso análogo y simultáneo al del Ejército del Aire y ha sido a partir de la llegada de los Harrier AV-8B con

su camuflaje en dos tonos de gris y escarapelas discretas cuando este esquema se ha comenzado a utilizar en el resto de su flotilla de aeronaves.

COMO CONCLUSION

La adopción de un esquema de pintura en gris en la gran mayoría de nuestras aeronaves parece una medida acertada tras observarse los prime-

ros resultados operativos además de las ventajas que en cuanto a normalización y reducción de costes aporta. A la espera de que los resultados de las constantes experiencias que se llevan a cabo en el campo de la deprecación visual, especialmente por parte de americanos y alemanes, cambien los criterios actuales, es muy probable que el color gris sea lo que más se va a llevar ■