



Aviación militar: la batalla de los contratos

JESUS PINILLOS PRIETO
Teniente Coronel de Aviación
Fotos del autor

FARNBOROUGH nunca ha sufrido complejos por su marcado carácter militar y en los momentos actuales, cuando otros Salones parecen esconder el firme propósito de apoyar al sector de la Industria de Armamento, Farnborough ha demostrado que está como siempre al servicio de la Industria Aeronáutica Británica donde la aviación militar significa la supervivencia. British Aerospace necesita el Salón para promocionar sus productos ante terceros países y en estos días más que nunca, para ganar el apoyo del pueblo británico y del propio Gobierno, cuando importantes decisiones como la compra de los Hércules C-130J y el abandono del FLA se debaten en la sociedad y el Parlamento de la nación.

El sector de la aviación militar en el Salón se planteaba en base a unas coordenadas sobradamente

conocidas: los inminentes contratos de las Fuerzas Armadas británicas para el avión de transporte medio, el helicóptero de ataque y el avión de patrulla marítima, así como el apoyo incondicional al proyecto del nuevo caza Eurofighter 2000, sobre ellos ha centrado sus esfuerzos la industria nacional y sus inmediatos competidores. En segundo plano hay que considerar el mercado de los países árabes, tradicionales patrocinadores de esta industria y donde Gran Bretaña tiene una sólida posición que mantener.

AVIACION DE CAZA

MARCADA inicialmente por la ausencia de cuatro invitados de honor, el Su-35 con empuje vectorial y el MiG 31 M «Foxhound» en lo que iba a



MIG-29.
Un ejemplo claro de que las leyes de control clásicas, sin «Flight by wire», todavía son válidas para desafiar la aerodinámica.

ser su primera aparición en un Salón occidental, el EF 2000 y el JAS-39 Gripen.

Su-35

En el Salón de Dubai, en 1993, Sukhoi había anunciado el debut en Farnborough de un modelo en standard de producción, del más avanzado de sus productos derivados del «Flanker», el Su-35 con empuje vectorial. Razones desconocidas hasta ahora, han debido frustrar su presencia en este Salón, anunciada por los rusos hasta el último momento.

La carrera por el empuje vectorial se encuentra en un momento crítico, EEUU mantiene cuatro proyectos independientes enfocados al control de un caza con empuje vectorial. Lockheed con un F-16, McDonnell Douglas un F-15, la NASA un F-18 y la Agencia ARPA con su proyecto X-31. En pruebas realizadas con este avión contra un F-18 convencional, el X-31 consiguió en el 80% de los casos la victoria inmediata en parámetros de canon.

A pesar de la ausencia de su versión con empuje vectorial, la familia «Flanker» (Su-27, Su-30 y Su-35) fue lo suficientemente brillante en sus exhi-



La batalla por el contrato para la adquisición de 91 helicópteros de ataque para el «Army» británico en el año 2000, se plantea en el terreno operacional, económico y político. «Tiger», «Rooivalk» y «Apache» son tres de los modelos que compiten por esta compra.





M-55, MISTICO. Rusia presentó por tercera vez en un Salón (primera aparición en 1992 Festival de Moscú) su «Místico» que hace doblemente honor al nombre por lo misterioso y celestial, dada su altura de vuelo (75000 ft). Sucesor del M-17 Místico 1, diseñado en los años 70 para operar en la estratosfera, durante largos periodos de tiempo y con una gran maniobrabilidad con objeto de destruir los globos de reconocimiento que sobrevolaban el espacio aéreo soviético. El nuevo M-17RM, código NATO, "MYSTIC-B" tiene por misión el reconocimiento fotográfico y estratégico. Bajo el nombre Geofizika (Geofísica), está siendo ofrecido en el mercado internacional para investigación geográfica con una combinación de sensores muy variada.



C-17 «GLOBEMASTER». Primera aparición en Europa haciendo un paréntesis en su programa de calificación para la USAF. McDonnell Douglas trabaja para ajustar el proyecto al coste, características y calidad previsto en las especificaciones iniciales.

biciones como para convencer a profesionales y aficionados de que evolucionando en el aire, estos aviones no tienen rival. El Su-35 volando con sus 16 estaciones exteriores ocupadas por misiles demostró una agilidad claramente superior a su hermano el Su-27 en una tabla repleta de «resbales de cola», «maniobras cobra», a la vertical y horizontal y «virajes ultracerrados» donde era imposible compaginar la trayectoria de vuelo y el eje del avión. Con una tobera orientable, nadie imagina que podrá hacer este avión, pero es seguro que marcará diferencias tales, que justifiquen hablar de una nueva generación de supercazas. De momen-

to es el único avión de defensa aérea certificado para volar misiones de 10 horas y sus nuevas pantallas multifunción, radar de barrido electrónico, sensor de infrarrojos, nuevos motores y mandos de vuelo eléctricos, son el standard con que tienen que medirse quienes quieran competir los próximos años en este mercado.

Su-30.

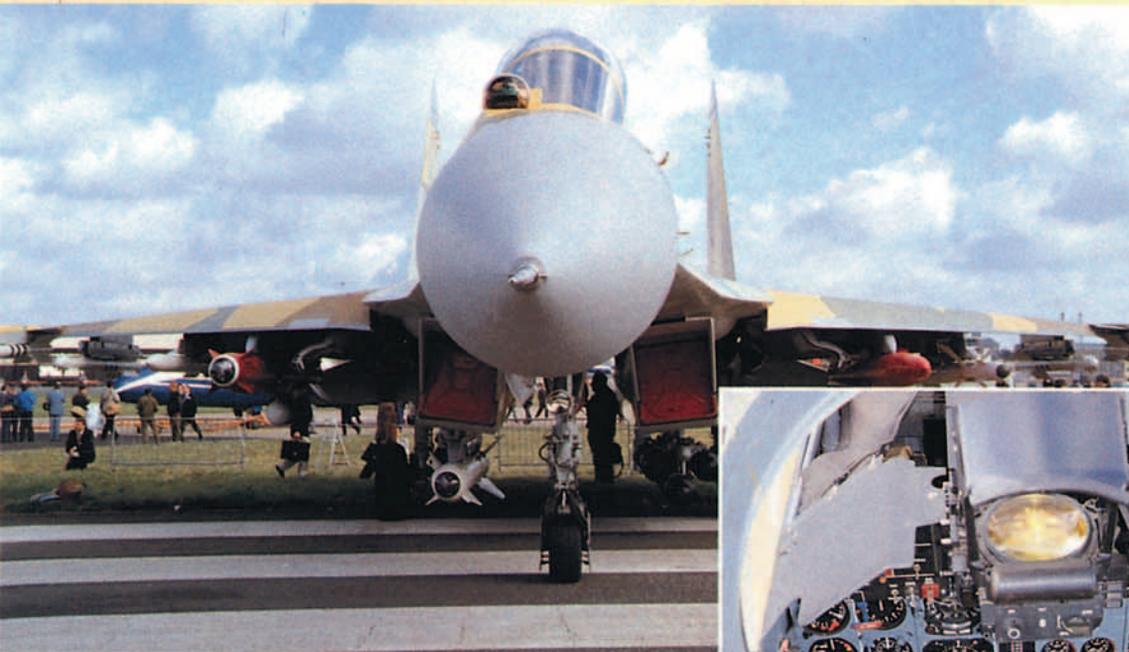
Impresionó con su camuflaje color desierto y un completo arsenal de armas y guerra electrónica repartido en sus doce puntos de carga. Hasta un total



F-15E.
El ataque en profundidad, combinando capacidad de penetración todo tiempo, supervivencia, precisión y potencia, tienen un protagonista claro y de momento imbatible, el McDonnell Douglas F-15E «Strike Eagle».

«stand» de MIG los comerciales de la firma se encargaban de refutar con todo tipo de argumentos y presentaciones las críticas que últimamente está sufriendo el motor RD-33 por sus carencias en mantenibilidad y fiabilidad (Alemania e India). Una nueva modificación mejorará sensiblemente las cifras actuales para pasar de 400 u 800 horas entre revisión general hasta 2000 hr. Mientras tanto en la línea de vuelo, los pilotos de la Compañía daban clara muestra de su profesionalidad, volando cada día en los últimos periodos de la tarde una soberbia exhibición, cuando el público cansado se batía en retirada, y todo ello con una célula que no ha necesitado de «Flight by Wire», para demostrar que las leyes de control clásicas todavía son válidas para desafiar la aerodinámica.

El MiG-29M nueva versión multimisión de este avión, con mandos de vuelo eléctricos, mayor autonomía, nuevos motores y avanzada aviónica, ha completado hasta el momento 1100 horas de ensayos que lo sitúan a pocos meses de iniciar la pro-



SU-30.
EL «STRIKE EAGLE» RUSO. Fiel a la costumbre de Sukhoy de volar sus prototipos en configuración de combate, éste lo hizo con 9 Tm bajo sus 12 puntos de carga. En esta exhibición tampoco faltó la maniobra «Cobra» ni el impresionante «resbale de cola».

de 9000 kg exhibía bajo su estructura en el aparcamiento, en una configuración totalmente asimétrica, típica de una exposición estática. Esto no hubiese tenido mayor importancia de no ser porque en esa misma configuración hizo cada día una impresionante exhibición en vuelo, en la que no faltó la «velocidad cero» y la maniobra «Cobra».

MiG-29M

La exhibición de los gigantes del aire ofuscó la presencia de MIG, que con un sólo prototipo del MiG-29 Fulcrum se presentaba en el Salón. En el



RAFALE.
 Conmemoró
 en Farnborough
 su vuelo
 de ensayo
 nº 2000.
 Impreso en la
 deriva sugería
 una malévol
 invitación a la
 comparación
 con los 18 vuelos
 de su inmediato
 rival EF2000.



Para conmemorar el 40 aniversario de uno de los más populares modelos, el Hércules C-130, Lockheed trajo a Farnborough un avión de combate legendario, el P-38 «Lightning», que volando en formación con un F-16 cautivó con el rugir de sus motores y la plástica de su original silueta.

ducción si consigue superar el mayor problema con que se encuentran todos los proyectos rusos, la financiación, en este caso la India podría contribuir si se confirma la compra de 30 unidades.

RAFALE

Superó «casualmente» en el Salón la cifra de 2000 vuelos de ensayo, que invitaban a una malévol comparación con los 18 de su desafortunado rival, el EF 2000. Para reforzar el mensaje, el prototipo C01 mostraba cada día con grandes números en su empenaje de cola el vuelo que iba a tener lugar dentro del Programa de Desarrollo, 2012, 2013... La Fuerza Aérea ha demorado la fecha de

entrada en servicio del 2000 al 2002 con un objetivo de 234 aviones de los cuales 140 serán doble mando, enfocados a la misión aire-suelo, mientras la Marina mantiene su fecha de entrada en servicio en 1998.

F-16

Leal desde hace quince años a la cita con los Salones en Europa y el resto del mundo, su actual cartera de pedidos superior a 500 unidades lo va a situar en el libro de los récords con 3500 aviones ya entregados, los últimos en Europa a nuestro vecino Portugal. Mientras las últimas versiones Bloque 50/52 presentan capacidades como el mi-

FLA.
La mayor
maqueta
tamaño natural
de un avión
construida
hasta el momento.
Todo era poco
para convencer
al pueblo y al
gobierno británico
de que ésta es la
mejor opción
para la RAF.



SU-35.
Faltó a la cita
con su versión
de empuje
vectorial pero
lejos de defraudar,
cautivó a
entendidos
y profanos con su
maniobrabilidad
y potencia.



sil AMRAAM y el AGM-88 HARM, Lockheed inicia la modernización de los primeros modelos. En Farnborough se anunció el acuerdo para la firma del MOU que permitirá modernizar la flota de 301 F-16 europeos a la configuración Bloque 20. Básicamente la modificación supone un nuevo HUD, capacidad para gafas de visión nocturna, nueva versión del APG-66, GPS, pantallas de color en cabina y un sistema de aviso de colisión con el terreno TERPROM.

Lockheed lleva en el negocio de aviones de combate muchos años, coincidiendo que 1994 era el 40 aniversario de uno de sus más populares modelos, el Hércules C-130 y, para conmemorarlo, trajo a Farnborough un avión de combate legendario, el

P-38 Lightning, que volando en pareja con un moderno F-16 C cautivó al público con el rugido de sus potentes motores y la plástica de su original silueta. Un auténtico espectáculo que Lockheed espera superar pronto con la incorporación de un nuevo punto a la formación, el F-22.

AVIACION DE TRANSPORTE

UN C-5 «Galaxy» recibía al público en las puertas del Salón, con la seducción y el encanto que produce ver un gigante metálico con la boca abierta y un abdomen de 75 mts capaz de engullir 100 Tm de carga. No era el avión mas grande que visitaba el Salón pues en su anterior edición Rusia presentó un Antonov 225 «Mirya» marcando el récord imbatido de los gigantes del aire.

FLA Vs C-130J «La Batalla de Inglaterra»

En diciembre de 1993, el Parlamento británico anunciaba la renovación o reemplazo de la mitad de su flota de Hércules (30 aviones) para final de siglo, frente a la alternativa de modificar las unidades existentes (industria nacional) y entrar de pleno en el proyecto europeo FLA (especial interés de BAe), la Fuerza Aérea Británica es partidaria de una solución de menos riesgo, como sería la compra inicial del Hércules, C-130J y posponer la decisión de otras 30 unidades a la espera del FLA.

BAe ha utilizado el Salón para ganarse la opinión pública esgrimiendo argumentos de todo tipo, desde el fantasma del paro (7500 puestos de trabajo asegurados), hasta la simple cuestión de patriotismo cerrando filas en defensa de lo británico. El objetivo final es convencer al Ministerio de Defensa y al Parlamento, de que el FLA es algo más que un dudoso proyecto, plagado de incertidumbres y luchas de intereses. Para BAe el Programa tiene una enorme importancia, pues si Alemania se hace con el diseño del ala en el FLA, puede conseguir su anhelada ambición de desplazar a BAe como responsable del diseño del ala dentro de Airbus.

Para ello BAe no ha escatimado medios, la construcción de una maqueta a tamaño natural del FLA, (la mayor construida hasta el momento de un avión), visitas, información impresa, fotos, un marketing completo, que va a hacer muy difícil la decisión del Gobierno, si finalmente decide apoyar la postura de la RAF favorable al C-130J.

C-17 Globemaster III.

Hizo su debut en Europa, a un año de completar su programa de calificación y aceptación por la USAF. El Programa de desarrollo se ha hecho impopular por los incrementos de costos debidos

a la gestión y los problemas encontrados en la estructura y fortaleza de los planos, disminución del alcance y capacidad de carga, así como defectos en el acabado, pintura y remachado. El principal escollo con todo, reside en el precio que puede oscilar entre 250 y 500 M de dólares dependiendo del número de unidades a producir. Los planes iniciales apuntaban a 240 unidades para sustituir los veteranos C-135, el Programa fue reducido a 120 en 1990 y en 1993 el Pentágono limitó la compra a 40 unidades hasta que el avión se ajuste al coste, características y calidad previsto en las especificaciones iniciales. El Ministerio de Defensa británico no lo descarta como futuro candidato a sustituir las 30 unidades restantes de C-130K, sobre el 2010.

HELICOPTEROS DE ATAQUE

CON la decisión pendiente hasta mediados del próximo año, para la compra de 91 helicópteros de ataque como requisito del «Army» británico, la batalla por el contrato se plantea como es tradicional en términos operacionales, económicos y políticos.

El McDonnell Douglas AH-64D «Longbow Apache» es la opción favorita del Ejército y por tanto el competidor a batir. Ante él se enfrenta British Aerospace con el «Tiger» franco-alemán de Eurocopter donde su participación está pactada en términos muy ventajosos de conseguirse el contrato.

GEC-Marconi asociada con Bell ofertan una nueva versión del «Cobra» y finalmente Sudáfrica, que se presenta como un enorme potencial mercado por explotar, oferta como condición para abrirse a Gran Bretaña, el último desarrollo de Atlas, el «Roivalk».

PATRULLA MARITIMA

TRES competidores se enfrentaban en este Salón para hacerse por un contrato de la RAF relacionado con la compra de 25 aviones en el año 2001 para renovación de su flota de «Patrulla Marítima». Resulta decepcionante ver sólo modelos con 20 años como candidatos a cubrir esta misión en el próximo siglo, pero por el momento, el mercado potencial no parece compensar nuevos diseños. La versión presentada por BAe es el veterano Nimrod, que se presenta como ganador por razones obvias (es la opción más económica y además británico 100%), EEUU no pierde la esperanza con su Lockheed P-3C, aunque el precio es muy superior y Francia hace un alarde de imaginación, al presentar su nueva versión, Atlantique «Il Plus», que tiene en su contra dos factores importantes, ser bimotor cuando los británicos llevan 50 años haciendo esta misión con cuatro motores y por si fuera poco, ser francés ■