

INFORMACIONES DIVERSAS

«MATADOR», ¡VEINTE AÑOS NO SON NADA!



L día 6 de noviembre de 1996 causaban baja en el inventario de la Armada los aviones *Harrier* AV-8S, disolviéndose la 8.ª Escuadrilla después de 20 años de servicio a la Armada. No obstante, esta baja no puede producirse de manera más honrosa, pues, en virtud de un acuerdo bilateral entre España y Tailandia, los aviones han sido transferidos a la Marina de este país. El acuerdo no se limita a la simple venta del material, sino que abarca el adies-

tramiento de su nueva dotación, incluida la suelta de 15 pilotos, de manera que la escuadrilla, con una escarapela distinta en el fuselaje, esté operativa a su llegada a Tailandia (prevista para el verano de 1997) a bordo del portaaviones *Chakri Naruebet*. Los aviones, por tanto, no irán al triste y frío desguace, sino que, por el contrario, continuarán volando en otros cielos y sobre otros mares, formando parte del reciente desembarco español en el mercado de armamento del sureste asiático.

En estos momentos parece oportuno recordar algunos acontecimientos de aquella época que dieron lugar al programa MATADOR, destinado a proporcionar aviones de ataque embarcados a la Flota, y que tanto ha significado en el reciente futuro de la Armada. El nombre de MATADOR, con el que la McDonnell Douglas bautizó al programa, fue mal aceptado en su día, era demasiado folclórico y se identificaba claramente con la España turística y de pandereta, ofreciendo una visión estereotipada poco afortunada. Se habría preferido cualquier otro más agresivo que infundiera mayor respeto. No obstante, visto con el desapasionamiento y la perspectiva de los años, el nombre elegido no pudo ser mas apropiado y representativo, pues la cantidad de muletazos que hubo que dar lo justifica con creces. El distintivo inicial



Distintivo creado por la McDonnell Douglas para el programa MATADOR.



Distintivo creado por los miembros del núcleo de dotación de la 8.ª Escuadrilla.

tampoco fue muy oportuno, predominando el color amarillo, mal visto por los supersticiosos. Con perseverancia, en poco tiempo se consiguió cambiar por otro más imaginativo y optimista, con los colores nacionales que aún perduran.

Si bien siempre han existido importantes programas navales de mayor entidad, duración y con mayor inversión de recursos, al fin y al cabo siempre lo fueron de construcción de buques y nunca despertaron tanta curiosidad e interés dentro y fuera de la Armada. No obstante, la mayor diferencia estriba en los efectos que a medio y largo plazo supuso para la Armada la aparición del *Harrier*. Después de los espectaculares y prometedores resultados iniciales, la flota sufrió en poco tiempo un radical cambio de mentalidad y fue consciente de que no sólo era pionera en su empleo, sino que estaba sentando doctrina. El audaz ejemplo ha sido seguido por las marinas de la India, de Italia y de Tailandia, pues aunque la británica pronto empleó el *Sea Harrier*, la referencia para éstas siempre fue la Armada. Aunque sea una frase hecha, se puede decir que existió «un antes y un después de la llegada del *Harrier*».

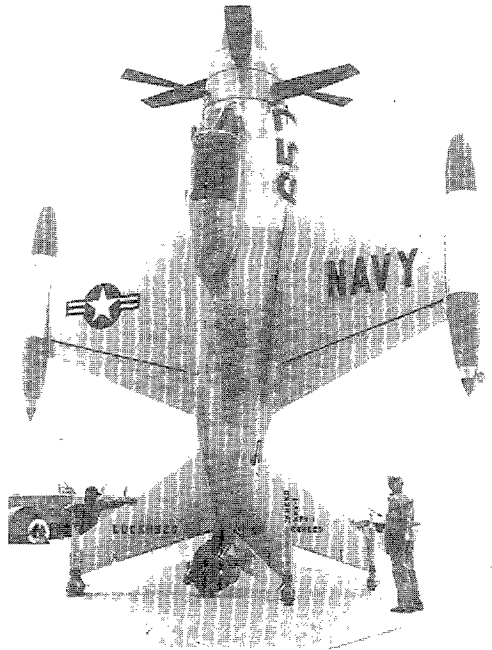
Veinte años después y a la vista del indudable éxito del programa, sería fácil caer en la tentación de creer que se contó desde el principio con las bendiciones generales. Pero la cruda realidad es que a principios de los años 70, en el entonces Ministerio de Marina, pensar en la posibilidad de disponer de aviones de «ala fija» entraba de lleno dentro del terreno de la «ciencia ficción».

Desde la incorporación de los primeros helicópteros en el año 1954, y gracias al poco entusiasmo que despertaba en España este tipo de aeronave, se puede decir que la Armada ya está en el aire. Desde el primer momento el

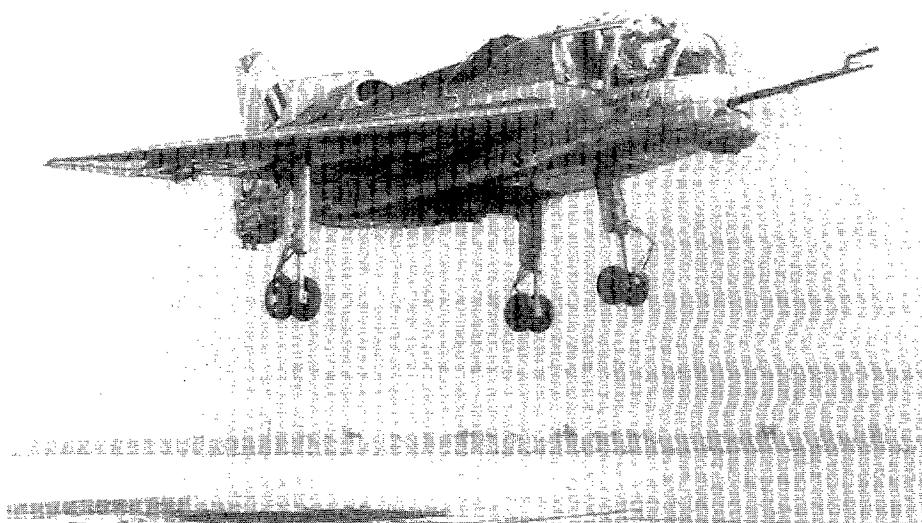
helicóptero se integra con facilidad en la flota, aumentando paulatinamente la capacidad, complejidad y tamaño de estas aeronaves, hasta llegar al *Sikorsky SH-3D*, posiblemente el helicóptero antisubmarino más eficaz y completo de todos los tiempos (no en vano la Marina estadounidense lo ha mantenido en servicio casi 30 años).

El día 21 de octubre de 1967, en pleno desarrollo del helicóptero antisubmarino, se produce el hundimiento del destructor israelí *Eilat* por parte de dos lanchas lanzamisiles egipcias de la clase soviética *Komar*. Aparece súbitamente en el escenario mundial una nueva amenaza: «las lanchas lanzamisiles». Estas pequeñas embarcaciones, equipadas con misiles superficie-superficie, hicieron vulnerable, de un día para otro, cualquier buque de guerra, por muy armado que estuviera.

Comienzan, dentro de la carrera armamentista, dos retos paralelos: la lucha contra el misil, por un lado, y la lucha contra la embarcación portadora, por otro. En el primer caso, se emplean toda clase de contramedidas electrónicas para cegar o desviar al misil, y para una mayor seguridad aparece la «defensa de punto». La Armada hace una apuesta decidida por un arma de desarrollo español y ello da origen a la creación del *Meroka*. Respecto al segundo, sólo parecía existir como antídoto la aviación embarcada, ya que la amenaza siempre se presentaría sin alerta previa y en escenarios próximos a las costas enemigas. La Armada, ya con cierta experiencia en el empleo de helicópteros, adopta una solución rápida de compromiso, y se decide por la adquisición de un helicóptero armado. El seleccionado es el *Bell AH-1G Huey Cobra*, un helicóptero del Ejército norteamericano, especialmente diseñado para la guerra de Vietnam, que si bien disponía de un poderoso armamento no era un helicóptero naval y, por tanto, con muchísimos inconvenientes para su manejo a bordo. Las grandes limitaciones de mar y viento para su empleo recomendaron al poco tiempo su utilización para otro



Lockheed XFV-1 diseñado para la Marina estadounidense en 1951. General Dynamics diseñó uno muy parecido al *Convair XFY-1*, y, aunque ambos volaron con cierto éxito, fueron abandonados porque no tenían capacidad de combate. (Lockheed Aircraft Corporation).



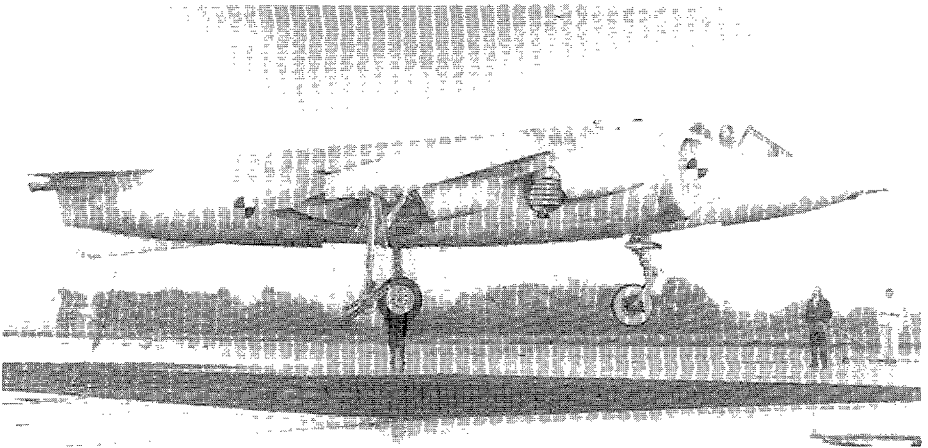
Short SC1, de Short Brother & Harland, 1958, cuatro turbinas en posición vertical y una quinta en la cola para vuelo horizontal. (Short Bros. Neg. N.º AC5-3723).

tipo de misiones, como el apoyo de operaciones anfibias en aguas protegidas y a poca distancia de costa.

Desechado el helicóptero de ataque, sólo quedaba el avión embarcado como único medio para combatir, con cierta garantía de éxito, a las lanchas lanzamisiles. Después de la segunda guerra mundial, la vulnerabilidad de los campos de aterrizaje a los misiles de largo alcance era cada vez más obvia. Al mismo tiempo, la viabilidad de las grandes flotas de portaaviones era también muy cuestionada, por lo que en ambos casos la posibilidad de contar con un avión de combate V/STOL (*Vertical and Short Take Off and Landing*), capaz de operar desde buques menores o entre los árboles, no carecía de sentido. En los años 50 y principios de los 60, la idea del avión de despegue vertical había adquirido un considerable desarrollo en la industria aeronáutica mundial. Eran varias las naciones en las que se estaba investigando con interés en esta dirección: Estados Unidos (*Lockheed XFV-1*, *Ryan X-13*, entre otros), Gran Bretaña (*Short SC-1*), Francia (*Mirage III-001*) y Rusia, plasmándose el primer prototipo útil en el *Hawker P-1127*, de la factoría británica Hawker Siddeley, que fue el primero, y a la postre el único, de «aquellos locos cacharros» que ofrecía ciertas garantías para someterlo a una evaluación operativa. La genial sencillez del diseño y la originalidad del empuje de dirección variable (*vectorred thrust*) del motor Bristol acabaron convirtiéndolo en una esperanzadora realidad. Ni que decir tiene que la consecución de un motor con una potencia

nominal superior al peso del avión supuso posiblemente la mayor parte del éxito. Un solo motor conseguía para el P-1127 lo que ocho en otros modelos no fueron capaces de conseguir. Por si esto fuera poco, su manejo era muy sencillo: a través de una simple cadena, casi de bicicleta, el piloto, por medio de una palanca, movía simultáneamente las cuatro toberas de exhaustación cambiando la dirección del empuje.

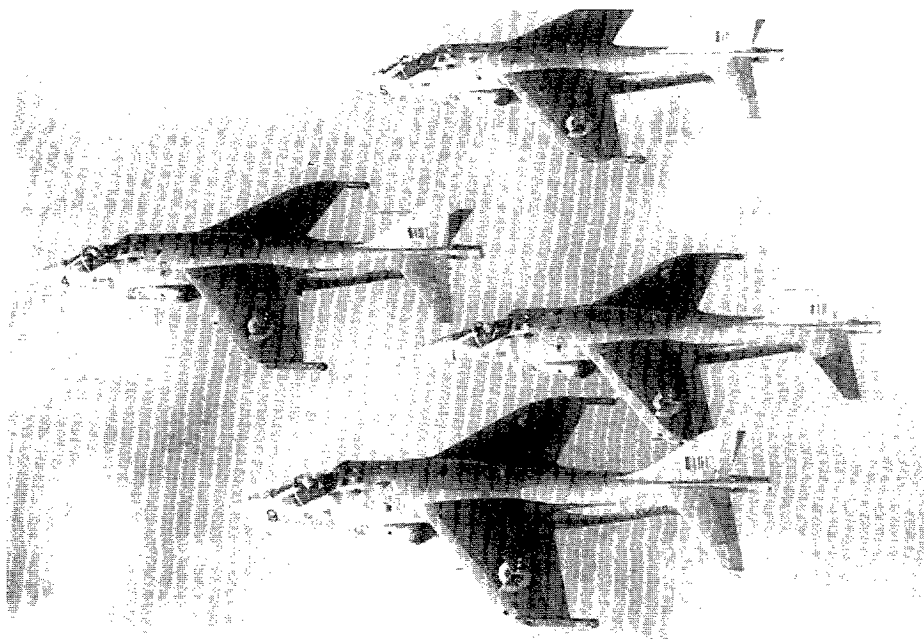
La formación en enero de 1964 de un «escuadrón tripartito» de evaluación con este prototipo, denominado Kestrel FGA-1 y compuesto por pilotos ingleses, alemanes y norteamericanos, demostró las espectaculares características que apuntaba el modelo. Curiosamente, entre el grupo de pilotos norteamericanos no figuraba ningún oficial de la Infantería de Marina (posteriormente los grandes impulsores del V/STOL) y sí del Ejército, además de la Fuerza Aérea y de la Marina. Este escuadrón se formó con nueve aviones financiados por los tres países participantes y su objetivo principal fue la evaluación del *Kestrel* como avión de apoyo cercano, operando desde superficies no prepara-



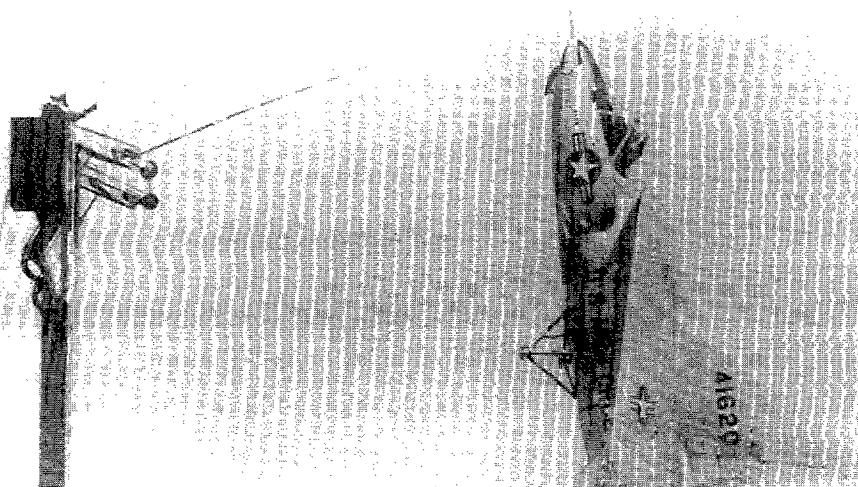
Hawker Siddeley P-1127 en su segundo estacionario cautivo; se habían suprimido todos los equipos no esenciales, incluida la radio. Nótese la ausencia de las puertas del tren de aterrizaje y aerofreno. (Hawker Aircraft Ltd. Neg. N.º EXP340/60).

das. Para ello se utilizaron numerosos aeropuertos abandonados de la segunda guerra mundial, empleando planchas metálicas de hierro o aluminio, y entre los campos improvisados se encontraban, por supuesto, carreteras, autopistas y terrenos semipreparados de hierba. Una de las partes más interesante del programa de vuelos consistió en redactar los procedimientos de los distintos tipos de tomas y despegues, que fue lo que más sorprendió a todos los pilotos y lo que realmente marcó las diferencias con los aviones convencionales.

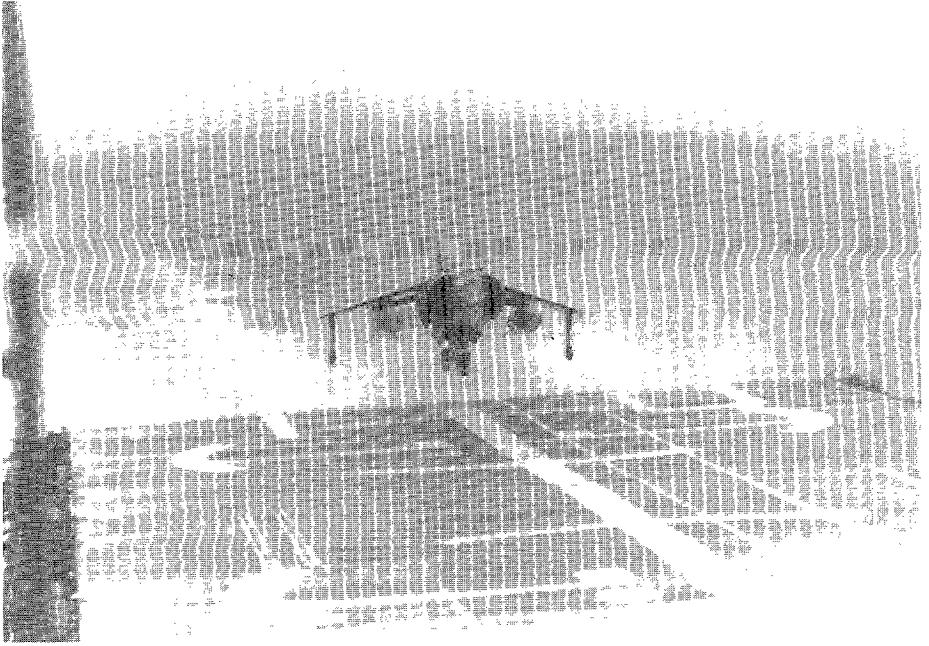
A pesar del incuestionable éxito del prototipo, la compañía inglesa Hawker no conseguía atraer el interés del gobierno británico y, a la vez, la



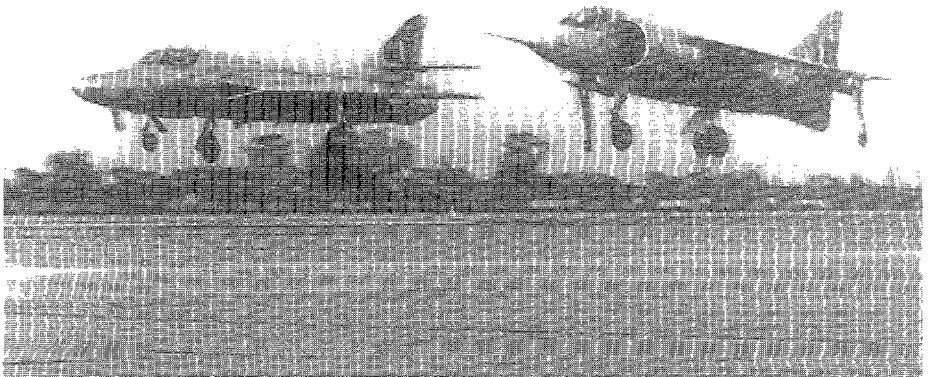
Cuatro *Kestrel* del «escuadrón tripartito» en formación cerrada. (Hawker Siddeley Aviation, Neg. N.º 687-261).



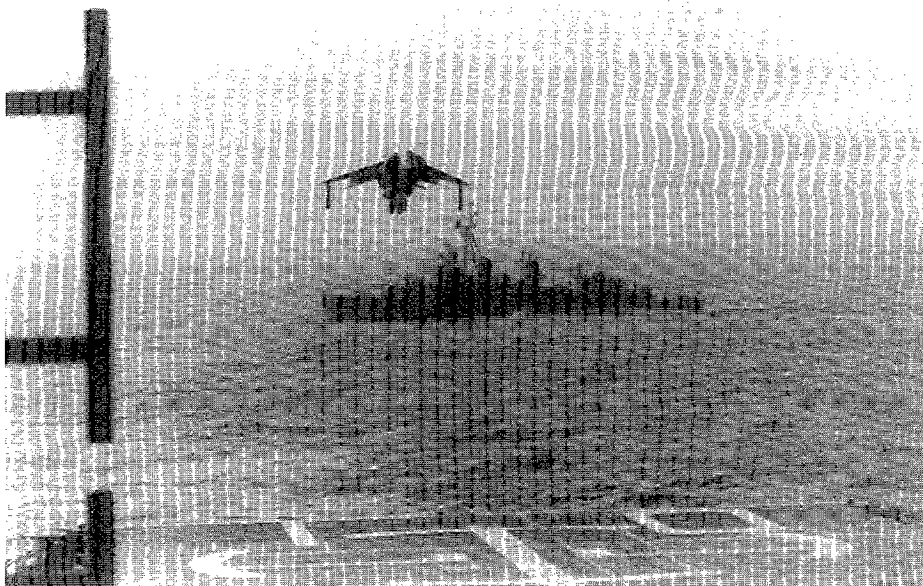
Ryan X-13 Vertijet, 1953, encargado por la USAF y diseñado para ser lanzado desde su propio contenedor. La complejidad de la maniobra de toma era extraordinaria; necesitaba un señalero en una plataforma elevada. Nunca se intentó construir una versión operativa. (Rolls-Royce Ltd. Neg. N.º E223818).



Harrier GR-1, procedente de Dunsfold, Inglaterra, en final para la primera toma sobre la cubierta del portaaviones *Dédalo*, en noviembre de 1972. (Archivo 8.ª Escuadrilla de Aeronaves).



Hawker Siddeley P-1127 efectuando una toma convencional, vigilado de cerca por *Hawker Hunter 7*. (Bristol Siddeley, Neg. N.º E46897).



Harrier GR-1, desprovisto de los depósitos auxiliares, en plena exhibición. Al fondo un componente de los «cinco latinos». (Archivo 8.ª Escuadrilla de Aeronaves).

financiación imprescindible para el desarrollo del *Kestrel*. El gobierno laborista, que ya tenía la intención de acabar con la aviación naval, estaba comprometido en otro proyecto, no más avanzado pero sí más adelantado, de despegue vertical: el *Short SC1*, que ya había volado con relativo éxito en mayo de 1958. Por contra, el P-1127 hizo su primer vuelo vertical el 21 de octubre de 1960, trincado a tierra con sólo unos centímetros de holgura, que le permitieron un estacionario a doce pulgadas del suelo durante dos minutos escasos.

El verdadero apoyo vino de la mano del MWDT (Mutual Weapons Development Team), agencia norteamericana al frente de la cual se encontraba un entusiasta coronel de la USAF, que desde el principio creyó en la teoría del *vectored thrust* (empuje orientable), entendiéndolo no como un avión más, sino como un nuevo y original concepto del vuelo, al que, de momento, no se le podía exigir las mismas prestaciones, velocidad, radio de acción, armamento, etcétera, que a un reactor convencional contemporáneo, como pedía la OTAN o la RAF, que en los requerimientos exigían hasta el vuelo supersónico; sin embargo, estaba llamado a revolucionar la industria aeronáutica en poco tiempo. Primero, con la financiación, casi al 100 por 100, de la turbina Bristol Pegasus, y luego, con su continuo aliento y estímulo, consiguió que el

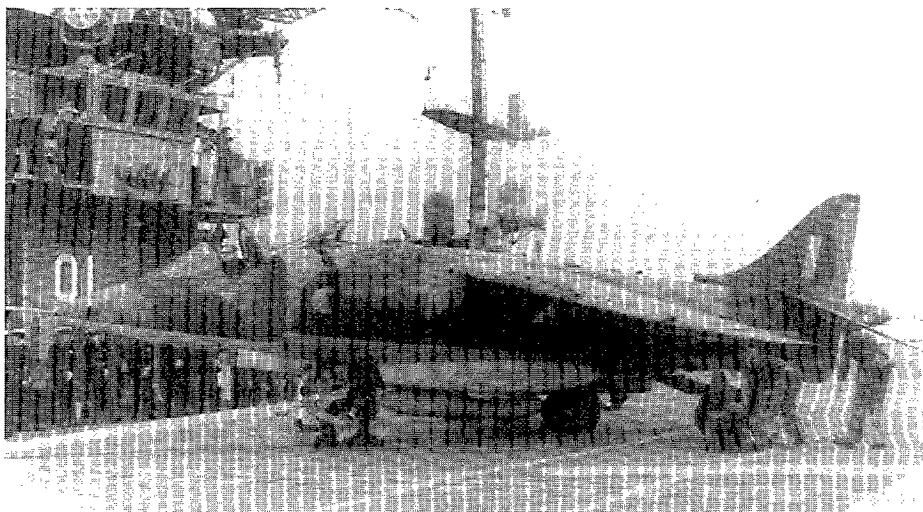
gobierno británico se fijara en el P-1127 *Kestrel*, lo que unido al abandono de proyecto P-1154 (un utópico avión V/STOL supersónico para la Royal Navy) supuso el pistoletazo de salida.

Con las experiencias adquiridas en el «escuadrón tripartito», se pone en marcha el programa encargado de producir en serie el primer reactor de ataque de despegue y toma vertical V/STOL para la RAF, al que se le bautiza con el nombre de *Harrier* (aguilucho).

Ni que decir tiene que todo este proceso fue mucho más complejo de lo que pueden abarcar estas líneas; baste decir que por aquel entonces, por razones financieras e intereses industriales y comerciales, se fusionaron Hawker y British Aircraft Corporation, naciendo British Aerospace, por un lado, para la construcción de aviones, y por otro Bristol, absorbida por Rolls-Royce, para el desarrollo de los motores. Por otra parte, en los Estados Unidos estaba a punto de entrar de la mano de la Infantería de Marina el primer avión de combate no construido por la todopoderosa industria aeronáutica norteamericana, lo que constituía un acontecimiento sin precedentes, produciendo un rechazo frontal de sectores muy poderosos del Congreso norteamericano. McDonnell Douglas, fabricante del famoso Phantom F4, número uno en la construcción de aviones de combate, fue la que se asoció con British Aerospace para la



La instantánea no corresponde al día 23 de noviembre de 1976, está tomada varios años más tarde, pero muestra el aspecto que tenía la calle de rodaje ese día. (Gabinete Fotográfico de la FLOAN).



Harrier GR-1, finalizada la demostración en vuelo del avión, sobre el ascensor, dispuesto para bajarlo al hangar mientras la guardia militar se dispone a despedir a las autoridades. (Archivo 8.ª Escuadrilla de Aeronaves).

fabricación de los *Harrier AV-8A* para los *marines* y para el posterior desarrollo de futuras versiones del avión (*AV-8B Harrier II* y *AV-8B Harrier Plus*).

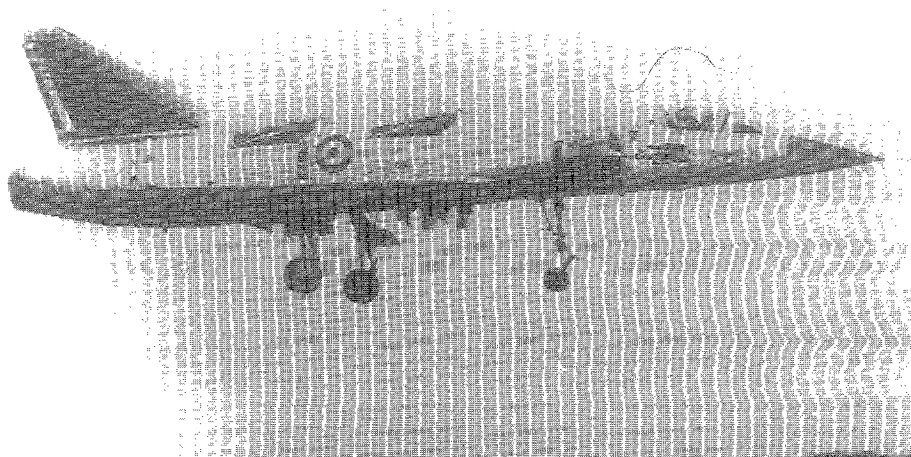
Durante todo este tiempo, la Armada, que se había fijado con interés en este avión por las mismas razones que en su día se fijó en el helicóptero, siguió atentamente todos estos acontecimientos, esperando el momento oportuno para desembarcar en el programa. Las dificultades que se presentaban eran muchas y de muy distinta índole y procedencia: la dotación presupuestaria necesaria que se presumía elevada y el hecho de que el avión en cuestión fuera de concepción y fabricación británica tampoco facilitaba las cosas, a lo que se añadía la resistencia de diversos sectores de la Armada que opinaban que se necesitaban muchas cosas antes que reactores de despegue vertical. Por último, y no por eso menos importante, era de todo punto necesario obtener del Ejército del Aire una respuesta positiva que evitara cualquier controversia innecesaria.

El esfuerzo de la Armada, empleando toda la artillería de grueso calibre disponible, se dirigió con singular acierto y eficacia a conseguir el apoyo del gobierno, para lo cual acometió dos acciones paralelas y complementarias. El primer objetivo era demostrar que el *Harrier* podía operar desde la cubierta del *Dédalo* sin ninguna dificultad. El segundo era dejar claro que, por mucho interés que se pusiera, no se podía garantizar la cobertura aérea de una fuerza naval a lo largo de todas las derrotas marítimas nacionales. Como una imagen vale más que mil palabras, para conseguir el primer objetivo se organizó en noviembre de 1972 una demostración a bordo del *Dédalo*. Para esta exhibi-

ción, se eligió la zona del golfo de León, en las proximidades del cabo de Creus —de esta manera el avión podía alcanzar el buque, en vuelo directo desde Dunsfold, Inglaterra, sin necesidad de repostar ni sobrevolar territorio español—. Una mañana, un avión *Harrier* GR-1, perteneciente a la factoría inglesa Hawker Siddeley, se posó en la cubierta del *Dédalo* con asombrosa facilidad, realizando una espectacular exhibición delante de las autoridades que asistieron a la demostración, dejando atónitos a todos los presentes que no salían de su asombro. La prueba resultó, como se esperaba, un completo éxito; el avión, sin que la vieja cubierta de madera del buque saliera ardiendo como muchos temían, efectuó toda clase de maniobras de tomas y despegues que se completaron con diversos movimientos en cubierta y hangar.

Para el segundo objetivo se aprovechó un ejercicio ESCUADRA, en febrero de 1974, con la participación de la Marina francesa, en el que un convoy procedente del norte de Europa recorrió la costa occidental española dirigiéndose a Canarias. La cobertura aérea durante el tránsito por las aguas de interés español, a la que se dedicó la práctica totalidad de los medios disponibles, no alcanzó el nivel exigido.

Quedaban por resolver las relaciones con el gobierno británico. Políticamente la situación era difícil. Por parte española resultaba extremadamente delicado en aquel momento efectuar una inversión de esa cuantía en material de guerra británico. Por otra parte, el gobierno laborista, al igual que en el reciente caso de las fragatas *Leander*, rechazaba de plano la venta de material militar al gobierno español, a pesar de representar para la industria británica no sólo un excelente negocio, sino la mejor propaganda que podía encontrar



Marcel Dassault Mirage IIIIV, con ocho turbinas Rolls-Royce verticales y una Bristol en la cola para crucero. (Rolls-Royce Ltd. Neg. N.º MPC1610).

para el nuevo avión, y además gratis. El hecho de que la Armada no tuviera experiencia reciente en aviones de ala fija, y menos aún en reactores de combate, podría proporcionar al avión una etiqueta de «dócil», manejable y sencillo de volar, que resultaría inestimable para la exportación. El tiempo demostró que, si bien no era sencillo volarlo, no era necesario, como opinaban los infantes de Marina norteamericanos, que los pilotos fueran expertos en otro tipo de reactor antes de iniciarse en el *Harrier*, al igual que tampoco era necesario que los futuros pilotos lo fueran antes de helicóptero, como pensaba la Armada.

Después de sopesar las distintas posibilidades que se presentaban, pensando cada vez más en el negocio, por parte británica se eliminaron algunos de los obstáculos y se eligió una fórmula en donde la venta de los aviones la efectuara la Marina de los Estados Unidos a modo de intermediario, utilizando una pequeña parte de los aviones ya adquiridos por la Infantería de Marina. De esta manera no se comprometía ninguno de los protagonistas, siendo los únicos interlocutores del gobierno español la Marina estadounidense y McDonnell Douglas. Los siguientes aviones ya se compraron directamente a la British Aerospace una vez producido un cambio de gobierno en el Reino Unido.

Solamente dos años después, el día 23 de noviembre de 1976, tomaban tierra en el aeródromo de la Base Naval de Rota, procedentes del *Dédalo*, los primeros *Harrier* de la Armada ante la curiosa y expectante mirada de propios y extraños. El día 9 de diciembre, S. M. el Rey, acompañado por el ministro de Marina, presidía la celebración de las 100.000 horas de vuelo de la Flotilla de Aeronaves. En ella los aviones del programa MATADOR realizaron su primera exhibición aérea, convertidos ya en la prometedor 8.^a Escuadrilla.

Miguel LÓPEZ NUCHE



BIBLIOGRAFÍA

Historial de la 8.^a Escuadrilla de Aeronaves de la Armada.

MASON, Francis K.: «*Harrier*». Patrick Stephens Limited, 1981.

FOZARD, John W.: *The Jet V/STOL «Harrier»*. British Aerospace Group. Julio 1977.