

Visto y oído

El anecdotario de Farnborough 98

El especial sentido de la imagen corporativa y del espectáculo de los norteamericanos se pudo apreciar en detalles como el de la triple bandera sobre su C-17A.

Texto y fotografías
JOSÉ TEROL
Comandante de Aviación
terol@jet.es
<http://web.jet.es/terol>

La gran mayoría de los visitantes al certamen de Farnborough durante las jornadas dedicadas a los profesionales asisten con carácter oficial, es decir "con corbata" y con una apretada agenda de contactos y presentaciones que les impide el poder apreciar los detalles, anécdotas e imágenes inusuales que se producen. En el otro extremo se encuentra un escaso número de asistentes que con una imagen personal menos cuidada pero más cómoda y liberados de toda responsabilidad social o laboral tienen el privilegio de disponer del tiempo y libertad suficiente para captar esos detalles que reflejan el acontecer diario de un certamen de estas características. Ésta es la crónica de lo visto y oído en un Farnborough 98 "sin corbata".



Extraña coincidencia de la escarapela de la RAF y una matrícula civil norteamericana sobre el puro del C-130J.



Morro de un BAC 1-11 modificado para albergar el radar del EF-2000.

- Lo primero que llamaba la atención a los españoles asistentes al certamen londinense era la ausencia casi absoluta de representación comercial española, en claro contraste con la afluencia masiva al pasado Le Bourget 97. Se echaba de menos la presencia del INTA, Indra, ... y muy especialmente de CASA en el preciso momento de la difusión pública de los vuelos del C-295 y de su prevista privatización. En todo caso el coste estimado de unos 100 millones de pesetas por acudir dignamente a Londres (chalet, aviones en exposición estática, recepciones, etc....) habrá pesado decisivamente en la decisión.

- A pesar de no haber acudido al certamen de manera independiente sino dentro de los consorcios Eurojet y FLA, ITP alcanzó un protagonismo espectacular al convertir su motor EJ-200 de tobera vectorial en una de las grandes estrellas del salón. Tal fue la trascendencia de la presentación que fue el propio presidente de Rolls Royce, Ralph Robins, quien se encargó de llevarla a cabo tanto ante el Duque de Edimburgo como al Primer Ministro Inglés, ambos profundamente interesados en el invento español.

- En una larga conversación con Daniel Ikaza, ingeniero jefe del proyecto de la tobera vectorial del EJ-200, nos informó que su complicada integración con el sis-

tema de mandos de vuelo del avión será responsabilidad de DASA y que para ello se estudia la posibilidad de montar el motor en el X-31 (copropiedad de DASA y que ya está probado con empuje vectorial), si bien no se descarta el montarlo en el Gripen sueco o en alguno de los prototipos del EF-2000. En cuanto a las posibilidades del sistema, Daniel Ikaza nos confesó que la vocación última del diseño es llegar a sustituir con sus 20° de deflexión máxima la totalidad de las superficies de mando de la cola del avión.

- Como no podía ser menos, Farnborough dispuso, y dispone, en Internet de dos páginas web donde además de poder visitar virtualmente el Salón (www.virtualfarnborough.com) se encontraba en tiempo real toda la información sobre las actividades programadas y noticias producidas (www.fi98.com).

- Entre las muchas restricciones impuestas a los visitantes existía la prohibición de utilizar teléfonos móviles en las proximidades de los aviones, lo que incomodaba a mucho "ejecutivo agresivo" presente.

- Además de la ausencia española hubo otra igualmente significativa: La israelita, si bien se dejaba ver la mano de su industria en varios programas de modernización de aviones presentados por empresas de distintas naciones, así como en la presentación mundial del avión de negocios Galaxy.

- El nombre de *Galaxy* llevaba a confusión pues en el certamen coincidieron el Galaxy Aerospace Astra SPX, el Galaxy Business Jet, y el C-5 Galaxy.

- Otra denominación que no resultaba desconocida era la de *Lancer* del Mig-21 rumano modernizado, es decir la misma que la del bombardero norteamericano B-1B.

- Por primera vez en Europa se presentaba el RAH-66 *Comanche*, destinado a sustituir al AH-64 D *Apache*, y que la compañía Boeing-Sikorsky presentaba como el primer helicóptero *stealth* del mundo.

- Precisamente en uno de los Apache presentes en Londres voló un coronel del Ejército de Tierra Español responsable del programa de adquisición



Este helicóptero no formaba parte de la exhibición, pero su completo equipo de cámaras llamó la atención del público.

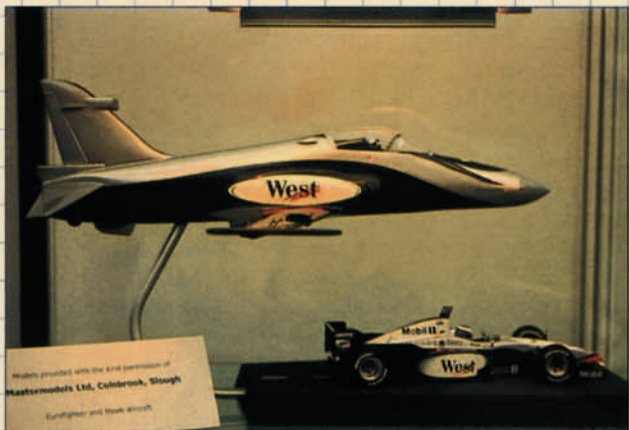


Entre tanto avión "estrella" presente en Farnborough se podía observar este veterano velero, que incluso contaba con una situación privilegiada dentro de la exposición estática (???)

de un helicóptero de ataque, dentro del cual el helicóptero americano tiene como rival al Tigre franco-alemán, que por cierto era uno de los grandes ausentes en Londres.

- Dentro las numerosas ausencias, la más significativa fué sin duda la del avión de transporte Antonov-70, un posible rival del proyecto FLA (una opción adecuada según los alemanes, quienes tienen en Kiev un equipo permanente de ingenieros mientras existe otro de rusos y ucranianos en las instalaciones de DASA en Munich), y en apoyo del cual el consorcio fabricante *Rosvoorouzheine* desplegó una campaña de marketing propia de cualquier agresiva compañía occidental y donde se presentaba el avión bajo el lema *Why not?*, haciendo además mención específica de que se trata de un avión que ha realizado más de cien vuelos, frente a otros candidatos al programa que en la actualidad siguen siendo sólo una maqueta.

- Algún periodista británico se interesó por el nuevo producto de CASA preguntando por el CN-295, por lo que hubo de ser corregido y recordarle que se trata de un proyecto exclusivamente español y



Aunque aquí aparezcan como maquetas, tanto el Hawk-200 como el McLaren-Mercedes de Formula-1 reales estuvieron presentes en Farnborough luciendo su común esquema de pintura.

por lo tanto su denominación correcta es C-295, sin la N de Nurtanio.

- Tal y como era previsible, la climatología en Farnborough fué típicamente británica, con frecuentes chaparrones que obligaban a los espectadores de las exhibiciones aéreas a buscar refugio bajo los planos del único avión grande cercano, un B-707 denominado Stage-3 modernizado para cumplir las restricciones de ruido y cuyo único guardián se veía incapaz de contener al público "al asalto" de cualquier espacio cubierto.

- Si bien la presencia comercial española fué casi nula, la del Ejército del Aire fué numerosa aunque repartida en diversas comisiones, y así entre los visitantes se encontraba el JEMA, quién estaba en Londres con motivo de una reunión de Jefes de Fuerzas



El teniente general Lombo durante su visita a uno de los pabellones de Farnborough.

Aéreas europeos, una comisión de la División de Sistemas del MALOG, una comisión del EMA, algunos miembros españoles de NETMA en Munich, enviados especiales de Revista de Aeronáutica, e incluso hubo quien asistió por iniciativa particular.

- Fuera del apartado de aviones, la estrella del salón fueron los sistemas informáticos de planeamiento de misión, donde destacaban tanto los sistemas producidos para el Gripen y el nuevo Tornado Mk4, con capacidad para gestionar simultáneamente hasta cinco monitores, como los americanos que siguen contando con la fundamental ventaja cualitativa de su presentación real del terreno basada en fotografía digitalizada.



La organización del certamen, que hace dos años fué motivo de algunas críticas, en esta edición cuidó los detalles, incluyendo vehículos para el traslado de visitantes VIP dentro del recinto.



El EF-2000 estrenaba un nuevo gris oscuro. Al fondo puede apreciarse tanto el nuevo logotipo como la denominación de Typhoon.

- Otro apartado donde las novedades fueron numerosas fué la presentación digital en cabina, donde cualquier tipo de reloj ya resulta obsoleto. Nos gustó especialmente un nuevo tipo de representación gráfica de ILS donde la conocida cruz centrada ha sido sustituida por un cono inclinado cuyo vértice se encuentra en el punto de contacto con la pista y en cuyo interior se sitúa el punto de vista del piloto, teniendo como única técnica de pilotaje el dirigir al

avión dentro del cono hasta el vértice y dando una representación exacta y en tiempo real de las desviaciones de la senda idónea, que coincide con el eje del cono.

- En navegación destacaba la caída de precios de los GPS hasta unas 20.000 Pts. en los modelos personales básicos, así como la presentación del primero integrado en un reloj de pulsera, que sacará al mercado la compañía Casio a un precio aproximado de 55.000 Pts.

- Lo numeroso de las compañías expositoras obligaba a buscar la máxima originalidad a la hora de presentar un producto, destacando especialmente una empresa de juntas de absorción de vibraciones que presentaba en su stand varias pelotas de ping-pong sobre dos plataformas apoyadas respectivamente sobre su producto y sobre unas juntas de goma convencionales, y que a su vez descansaban en una superficie sometida a una vibración de baja amplitud y alta frecuencia. El resultado es que unas pelotas permanecían quietas mientras las otras no paraban de saltar ... y la mayoría del público se detenía en el stand interesándose por un invento que de otra forma hubiera pasado desapercibido.

- Farnborough celebraba en esta edición su 50 aniversario, y con motivo del cual tuvo lugar una exhibición de aviones históricos en vuelo durante el fin de semana. Alguno de los aviones era bastante más viejo que el propio certamen.

- La política comercial de absorción de las empresas norteamericanas del sector aeroespacial parece el más complicado de los "culebrones": Boeing absorbe a McDonnell Douglas y Sikorsky, Raytheon hace lo mismo con Hughes, Lockheed a Martin Marietta y General Dynamics, pero falla a la hora de fusionarse con Northrop que antes había absorbido a Grumman, etc.... El resultado es la presentación mundial a estas alturas del "Boeing F-18".

- La polémica la provocó un alto directivo sueco al afirmar que el Gripen es el único avión de cuarta generación actualmente en servicio, a lo que inmediatamente un directivo de Lockheed replicó que su F-16 bloque 50 tenía todas las capacidades de un avión de cuarta generación. La conclusión final fué que habría que empezar por definir qué es un avión de cuarta generación.

- Una prueba de que la ergonomía no es una ciencia exacta la tuvimos al enterarnos que la Fuerza Aérea Israelí había solicitado el cambio de las empuñaduras originales de las palancas de mando de su F-15I (similares a las del F-18) por otras de Phantom.

- El EF-2000 estrenaba su denominación y logotipo de Typhoon; Y ello a pesar de la oposición germana que recordaba que este nombre fué usado en la Segunda Guerra Mundial por un avión británico de la casa Hawker cuya obvia misión era atacar objetivos alemanes. Lo que los alemanes no comentaban es que esta misma denominación, Taifun en alemán, la tuvo en esa misma época el Messerschmitt BF-108.

CUATRO RUEDAS

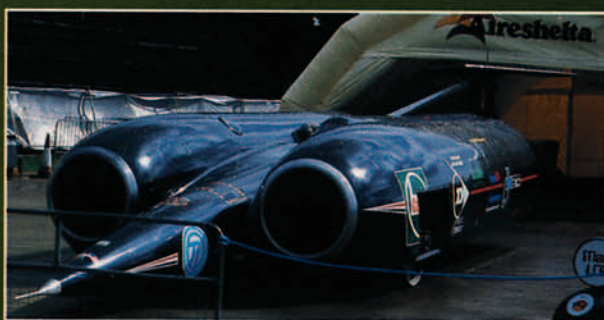
Además de aviones, en Farnborough se pudieron apreciar diversos automóviles, algunos de los cuales eran más caros, más exclusivos, ... o más rápidos que la mayoría de los aviones.



Ejemplar único biplaza (no doble-mando) del McLaren de Fórmula 1. No se exponían las tarifas por pasear en su cabina trasera.

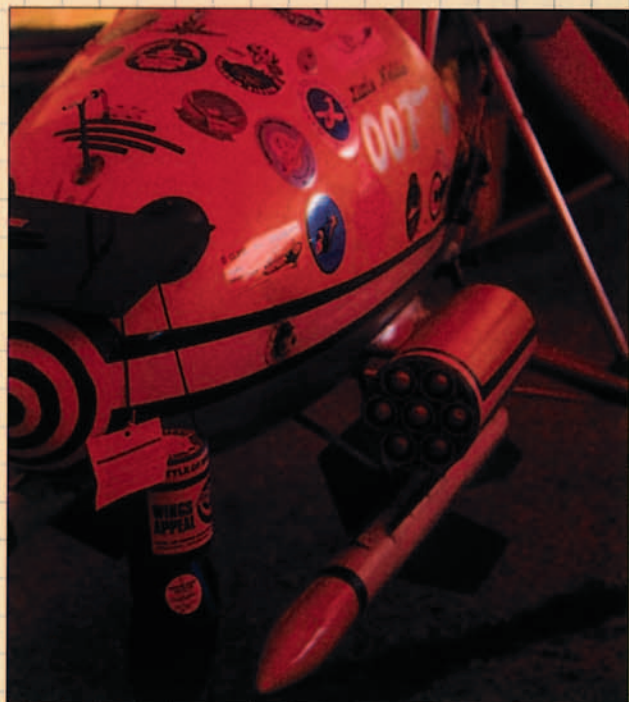


El colmo del sibaritismo se ofrecía en forma de avión de una serie limitada Jaguar, "a juego" con el automóvil deportivo.



Este invento de un consorcio británico está dotado de dos motores Rolls-Royce de Phantom y ostenta el record del mundo de velocidad en tierra con una marca de 1.02 de Mach.

En algunos casos los vehículos de los visitantes hubieran sido dignos de participar en la propia exposición.



En un apartado rincón se exponía el auténtico autogiro personal de James Bond, incluidos misiles y lanzacohetes.

- Una novedad en la maqueta del EF-2000 fué un nuevo esquema de pintura basado en un gris más oscuro, similar al que se pudo observar en el Gripen sueco que acudió a Chile con motivo del salón FIDAE en 1996, y que actualmente está siendo adoptado progresivamente por algunos aviones de la U.S. Navy.

- Varias fueron las áreas de negocio que "se movieron" en Farnborough, destacando los cargueros comerciales, los mini-awacs, los aviones de negocio, los entrenadores ligeros, los helicópteros de ataque, ... y los automóviles de lujo, ya que Jaguar, Rover o McLaren no escatimaron medios para hacer notar su presencia.

- Si bien el programa EF-2000 tiene como socios exclusivamente a Gran Bretaña, Alemania, Italia y España, el piloto exhibidor de la alemana DASA era un antiguo piloto de F-16 de nacionalidad danesa.

- Frecuentemente uno se encuentra en este tipo de certámenes a "los mismos y conocidos perros con distintos collares", y así se pudo ver a un publicitado Slingsby Firefly (desarrollo del veterano Fournier RF-6B), el helicóptero IAR-330 (una versión de ataque al suelo del Puma desarrollada en Rumanía), el PZL Skytruck (versión polaca del Antonov-28) o el omnipresente y repetido Mig-29, está vez bajo la denominación SMT ■