



XVI Muestra Aeronáutica de Dayton (USA)

GONZALO DE CEA-NAHARRO

Teniente Coronel de Aviación

Miembro del Instituto Americano de Aeronáutica y Astronáutica



El Wright en la exposición estática con el autor del reportaje.

OCHO millas al sur del Museo de la Fuerza Aérea de Wright-Patterson —visitado anualmente por más de un millón y medio de personas— se encuentra la ciudad de Dayton, en el Estado de Ohio. De ella se ha dicho siempre que se encuentra en el corazón del Oeste Medio, cuando realmente su localización es del Este Medio; una ciudad olvidada

como la cuna del materialismo americano —aquí se inventó la caja registradora— pero recordada, sobre todo, como la cuna de la aviación. Aquí Orville y Wilbur Wright desarrollaron, en la pradera Huffman, su primera "máquina voladora". Dayton es una ciudad muy admirada por su forma de vida progresista y moderna y sus gentes son personas afables y sencillas.



*El XV-15
de la Bell.*



*Cabina (de frente)
del XV-15.*

Hace dieciséis años, inició su despegue la muestra aérea que ahora, tras la cancelación de otro Salón Aeronáutico que se celebraba en la ciudad de San Diego en California, ha pasado a denominarse "MUESTRA AERONAUTICA Y COMERCIAL DE LOS ESTADOS UNIDOS". A partir de este año y teniendo como escenario el Aeropuerto Internacional de Dayton, se celebrará los años pares con objeto de establecer un calendario de rotación lógico con los otros salones aeronáuticos internacionales ya consagrados, a los que quiere completar y no competir. Claramente, está dirigido a las compañías e industrias de tipo pequeño o medio.

La "vedette" de la exposición ha sido, sin duda, la delegación soviética —largamente aplaudida durante la ceremonia inaugural— que presentó el transporte civil Ilyushin Il-76 MD con el logo de Aeroflot y dos MIG-29 que efectuaron demostraciones en vuelo los cuatro días que duraron los actos.

POCAS NOVEDADES

Dayton ha ofrecido a mi juicio, más que una exposición aeronáutica, un verdadero salón dedicado a los ordenadores y Sistemas de Información relacionados, en cierta manera, con lo aeronáutico. Pocas, muy pocas han sido las novedades exhibi-



*X-29A
de la
Grumman.*

das en la muestra que reunía a casi 250 firmas comerciales.

La USAF, Fuerza Aérea de los Estados Unidos, ha asumido la parte mayor de presentaciones estáticas de aviones con casi todo su inventario actual "a la vista", incluido el F-117A "Stealth Fighter". Nos quedamos con ganas de poder contemplar en vivo, el ATF-23 desarrollado por el equipo Northrop-McDonnell Douglas del que sólo se podían conseguir algunas y escasas fotos.

La casa Grumman presentó el X-29A —avión de pruebas— en un programa auspiciado por la Agencia DARPA y desarrollado por la USAF. Los más de 280 vuelos de prueba, realizados por los dos prototipos existentes, han demostrado su gran maniobrabilidad y sensible ahorro de combustible. Puede alcanzar 1,5 Mach con un radio de acción de 750 millas y un techo práctico de 50.000 pies. Va equipado con un turbofan F404-GE-400 de 16.000 libras de empuje.

Los planos —con un ángulo de 30° hacia atrás— reducen un 20% la resistencia al avance. Van cubiertos con fibra y el material compuesto (composite) permite que se puedan construir superfrías, logrando un mayor empuje y maniobrabilidad a velocidades transónicas. La curvatura de los planos es variable gracias a un sistema de flaps'alerón de dos segmentos, adoptando distintas conve-

xidades según el vuelo sea subo supersónico. En la parte delantera, justo delante de la toma de aire del turbofan, existen dos falsas alas —"canards"— que al girar aportan el control primario de cabeceo. Al canalizarse el aire a la parte interna de los planos, ayuda a que estos resistan la entrada en pérdida, al tiempo que aporta empuje.

En la cola y a cada lado de las toberas, hay dos superficies horizontales dotadas de flaps que en conjunción con los flaps'alerones y los "canards" hacen



El Pampa argentino.



Patriot MP-36.

al X-29 más maniobrable, reduciendo la resistencia al avance.

El Sistema de control de vuelo —computarizado— envía más de cuarenta señales por segundo para mantener la estabilidad.

Esta ha sido la primera vez que la NASA —encargada de los vuelos— sacaba fuera de California un avión de pruebas. El primer vuelo fue realizado en octubre del pasado año.

Fueron muy curiosas —por la novedad— las demostraciones realizadas por el XV-15 mitad avión, mitad helicóptero, construido por Bell Helicopter Textron. Pude asistir hace unos meses a la exhibición celebrada en Washington, frente al edificio del Capitolio, con objeto de presentar el prototipo a Congresis-

tas y Senadores, pero en Dayton, al igual que lo hiciera en 1981 en Le Bourget, realizó numerosísimos vuelos llevando como pasajeros, esta vez, a Prensa especializada y cámaras de televisión.

La primera evaluación en vuelo del avión en su versión militar —V-22 OSPREY— ha sido llevada a cabo por el Gobierno Norteamericano de forma oficial. Tres pilotos de prueba de los Marines han realizado los distintos test durante 30 horas de vuelo.

La firma American Aircraft Corporation presentó dos maquetas —a tamaño real— del Patriot MP-36 ACAF y del STEALTHSTAR, totalmente pintadas de negro lo que les daba



Stealthstar.



Air Shark III.

una apariencia futurista y más bien de película "Ramboniana". El primero es un avión VTOL, construido totalmente con material "composite" y dotado de dos hélices basculantes situadas en mitad de cada plano y un "fan" acanalado en el morro del avión. Si las hélices se sitúan de forma vertical, el comportamiento es como helicóptero. El techo del PATRIOT es de 45.000 pies, pudiendo alcanzar una velocidad de 435 nudos. Es un verdadero vehículo de asalto que puede ser empleado en misiones aire/aire, aire/tierra, contra carros, contra helicópteros y contra personal. Puede llevar cohetes, misiles, un cañón de 20 mm y dos ametralladoras. La tripulación está formada por piloto y

operador de armas y puede acomodar en su interior a cuatro soldados o dos camillas.

De las lecciones aprendidas en Vietnam, donde el helicóptero tuvo un claro protagonismo, la American Aircraft ha desarrollado un proyecto para reconfigurar los helicópteros existentes en las Fuerzas Armadas Norteamericanas, empleando materiales "composite" y dotándolos de mayor velocidad, agilidad, maniobrabilidad, menor firma radar y mayor potencia de fuego.

Bautizado con el nombre de STEALTHSTAR, no tiene una electrónica sofisticada y es fácil de mantener. Su configuración aerodinámica y el empleo de los materiales anteriormente citados, reducen, en un 50%, la

resistencia al avance. La tripulación la forman piloto, copiloto-operador de armas —ambos sentados en tandem— y un segundo operador de armas en la torreta baja trasera. Bajo los pequeños planos, puede llevar cohetes o misiles más dos ametralladoras o un cañón y una ametralladora. Alcanza una velocidad de 175 nudos con un radio de acción de 450 millas náuticas (tres horas y media de autonomía).

MATERIAL CIVIL

Todas las industrias aeronáuticas norteamericanas de cierta importancia, se dieron cita en Dayton. Sin embargo, poquísimas novedades pudimos observar.

Beechcraft presentó el STARS-HIP, un avión en versión VIP de ocho pasajeros dotado con dos turbinas PRATT & WHITNEY de 1.200 H.P. cada una, situadas en la parte trasera del fuselaje. Empleando materiales grafito/epoxy se ha conseguido una aerodinámica mejor con un ahorro de 1/3 de combustible y lográndose aterrizajes y despegues en pistas cortas.

La configuración especial —tipo vela— de la punta de los planos, incrementa la envergadura eficaz del ala dando un magnífico control de dirección. Los planos en tándem permiten aumentar la estabilidad al tiempo que se consigue el máximo empuje con la mínima resistencia al avance. La cabina, cómoda y amplia, está dotada de todos los sistemas de comunicación y navegación, presentándose los datos en color y en distintas pantallas de alta resolución.

Como avión casi de juguete y de fácil mantenimiento y empleo, se presentaron las versiones II y III del AIR SHARK, construidas por la Fox Able Corporation, susceptible de empleo en tierra y agua (especialmente lagos) con 10 horas de autonomía y dotados con moto-



Illyushin 76-MD.



Mig-29 Fulcrum.

res de sólo 200 y 300 H.P. respectivamente.

La firma Robinson presentó la última versión del helicóptero R-22 especialmente diseñado para misiones necesitadas de gran visibilidad: fotografía aérea, policía, radio y televisión, vigilancia, etc.

CURIOSIDADES

Dentro del anecdotario de la Exposición Aeronáutica cabe destacar los numerosos vuelos realizados por el WRIGHT B, réplica casi, casi exacta, del avión construido en 1909. Se le han efectuado algunas pe-

queñas modificaciones para poder cumplir con los requisitos de vuelo exigidos por la Administración Federal de Aviación.

Dos veteranos pilotos, el Capitán de Corbeta John Warlick y el Coronel Bill Sloan (más de 70 años cada uno), luciendo trajes de vuelo de la I Guerra Mundial, efectuaron diversas pasadas sobre el público. En una charla amigable con ambos pilotos, me contaron las emociones vividas el pasado mes de mayo al volar en Berlín —Base Aérea de Tempelhof— realizando nueve vuelos en dos días (el 30 de octubre de 1909 los hermanos Wright volaron, en este



Starship de la casa Beechcraft..

mismo aeródromo, el mismo tiempo de avión).

La "Fuerza Aérea Confederada de los Estados Unidos" expuso el único B-17-G en vuelo en estos momentos en el mundo. Construido en 1944, es una verdadera joya conservado en perfecto estado. El avión, bautizado con el nombre de TEXAS RAIDERS, está equipado con cuatro motores Wright-Cydone de nueve cilindros y 1.200 H.P. cada uno. Luce las insignias del 533 Escuadrón de Bombardeo, perteneciente al 31 Grupo (8 Fuerza Aérea USA) con base durante la II Guerra Mundial, en Inglaterra. La puesta a punto del avión ha costado más de 300.000 dólares, conseguidos gracias a las aportaciones de particulares.

El Servicio Nacional de Correos montó un pequeño stand donde se podían adquirir sobres conmemorativos del evento.

DE NUEVO EN EL 92...

La exposición Aeronáutica tuvo su broche de oro con las exhibiciones aéreas programadas para el fin de semana y que las tormentas veraniegas que descargaron con fuerza en la zona no consiguieron deslucir, pero sí acortar.

Tras los vuelos del MIG-29, F-18, F-15, RF-4 y F-117, el equipo acrobático de Holiday Inn realizó una vistosa exhibición con cuatro avionetas PITTS S'2.

El plato fuerte estuvo a cargo de los GOLDEN KNIGHTS, patrulla acrobática paracaidista del Ejército, a la que hace años tuvimos ocasión de admirar en España con motivo de los Campeonatos Mundiales de Paracaidismo en la AGA y de los THUNDERBIRDS de la USAF

que realizaron —como siempre— una demostración impecable llena de belleza y precisión.

En el año 92 volverá a ser Dayton escenario de la edición 17 de la muestra aérea. Para entonces estarán finalizadas las instalaciones fijas que se van a comenzar a construir inmediatamente, para las que de momento hay fijado un presupuesto de siete millones de dólares. Se espera que ese año las firmas aeronáuticas europeas estén presentes y conseguir así internacionalizar verdaderamente la exposición.

La bandera española lució el día de la inauguración pero nunca conseguimos saber por qué, ya que ninguna de nuestras empresas estuvo presente, aunque CASA había efectuado, solamente hacía un mes, pruebas de presentación del CN-235. ■

*Joya de museo:
único B-17 todavía en vuelo.*

