

Le Bourget 97

Exhibición aérea

JESUS PINILLOS PRIETO
Teniente Coronel de Aviación**F-16 C/D (Fighting Falcon):
"Genio y figura"**

20 años de veteranía no han hecho mella en esta exhibición que hoy todavía impresiona a entendidos y profanos por su cuidada armonía, belleza y poderío. Pocas son las diferencias aerodinámicas, del último modelo de este avión F-16C/D (Bloque 50), presente en el Salón, con sus progenitores F-16 A/B que en 1978 entraban en Fase de Producción. Resulta difícil imaginar ahora, cual podía ser la diferencia entonces con sus inmediatos rivales.

Una nueva versión, Bloque 60, con más combustible interno y aviónica mejorada concursa frente al EF2000 y el Rafale en Noruega y Emiratos Arabes.

**F-18 C/D (Hornet)**

Este año la exhibición en vuelo del F-18C de la US Navy adoleció claramente del síndrome de Farnborough 96, donde este avión tuvo que abandonar el Salón penalizado por la Organización al haber traspasado la altura de seguridad en una de sus evoluciones. Las extremas precauciones tomadas en esta ocasión situaron la exhibición claramente por debajo de las posibilidades del avión.

Un C-15 del Ejército del Aire contribuyó a reforzar la exhibición estática.





EUROFIGHTER 2000

En "Le Bourget" debutó el Eurofighter con su primera exhibición aérea propiamente dicha. Hasta ahora el dominio de vuelo autorizado solo le había permitido lucir sus formas en bonitas pasadas e inocentes virajes. El prototipo italiano DA-7 equipado con el motor EJ-200 en su versión más avanzada, próxima a Producción, fue el responsable de la exhibición en vuelo, mientras que el avión español DA-6 (biplaza) se mostraba al público en la exhibición estática. Teniendo en cuenta que el standard actual del avión y su dominio de vuelo, se encuentran todavía en fase de madurez y expansión, limitados por las exigencias de un Plan de Ensayos muy riguroso, el resultado de la exhibición puede calificarse de satisfactorio y muy prometedor si tenemos en cuenta que el sistema de mandos de vuelo no tiene prevista su madurez cercana al standard de Producción hasta el próximo año.



MiG 29M (Fulcrum) "Ovación y vuelta al ruedo".

La velocidad cero y el resbale de cola sigue siendo atributo de unos pocos y el MiG-29M fue de los pioneros en incorporarlo a su tabla para deleite y sorpresa de cuantos pensaban que esa maniobra era impensable en un caza. Hoy con mandos de vuelo eléctricos y unos motores más potentes y fiables, la aerodinámica del avión ha superado lo que parecía imposible de mejorar. El próximo paso de MiG-MAPO, compañía responsable del diseño y producción del MiG-29 será incorporar una tobera de flujo variable tridimensional al motor RD-133. Farnborough 98 es la cita prevista para comprobarlo.



Su-37 (Super Flanker) "Desafiando los límites".

Como las auténticas estrellas del espectáculo, el último derivado del Sukhoi 27 se tomó su tiempo para aparecer en Le Bourget, cuatro días de retraso sobre la fecha prevista fueron más que suficientes para hacerse de querer y finalmente demostrar a todos quien es el rey del espectáculo. Si el Su-27 introdujo la maniobra "Cobra" y los "resbales de cola", su próximo desarrollo, el Su-35 dotado de "canards" y mandos de vuelo eléctricos se mostraba aún más capaz exhibiendo la "Cobra horizontal", los virajes puntuales y el "Looping" sobre el eje transversal. El Su-37 está dotado de empuje vectorial con una nueva tobera en sus motores que combina la más moderna tecnología existente con fuertes dosis de pragmatismo ruso aplicadas a la mecánica, y el resultado es un auténtico desafío a las leyes de la aerodinámica, que en definitiva son la esencia del combate aéreo: dar al piloto la libertad de decidir donde llevar el eje longitudinal de su avión y con ello el eje de sus armas, sin factores limitativos como la velocidad, el factor de carga máximo, radio de giro mínimo etc... Para el Su-37 la aerodinámica parece accesoria, lo único que cuentan son las 30.000 libras de empuje por motor actuado en cada instante en la dirección deseada por el piloto. A partir de ahí todo parece posible.





RAFALE

Jugando en campo propio, Dassault Aviation como es acostumbrado aprovechó Le Bourget para montar un gran espectáculo, con el Rafale como maestro de ceremonias y primera figura.

Dos aviones compartieron cada día la exhibición aérea, un Rafale D (nombre genérico de la Fuerza Aérea) en configuración de máxima carga y un Rafale M (versión naval) en que en configuración limpio fue el encargado de deleitar al público con una exhibición, como ya es habitual en este avión, perfectamente diseñada y puesta en escena. Si a esto añadimos la audacia del diseño, el atractivo del color negro y la espectacularidad de los humos en punta de plano, el resultado final cuenta con el éxito garantizado.



MIRAGE 2000-5.

Candidato a entrar en la lista de "superventas" para la próxima década, es el único capaz de desafiar a los rusos con la maniobra de "velocidad cero", además de mantener toda su exhibición centrada en un espacio muy reducido sacando buen provecho de la belleza incomparable que tiene en planta su ala delta.



C-17 (Globemaster III)

Aunque algunos lo encuadren en el orden de los "cetáceos aéreos", la diferencia de este roscual con los otros miembros de la especie es su facilidad de movimientos, no solo en el aire que es su medio natural, sino en tierra, donde demuestra realmente su capacidad operativa: aterrizajes de máximas características, rodaje marcha atrás y un giro completo en pista haciendo maniobras, como si de un utilitario se tratase.



Su-34 "PICO PATO"

No será fácil para este avión despojarse del tan poco original sobrenombre, a pesar de que con un peso al despegue previsto de 100.000 lbs y un radio de acción de 2.160 NM sin repostado, demostró en su primera exhibición en vuelo en París estar mas próximo genéticamente de las rapaces que de las palmípedas, por mucho que le traicione su fisonomía.

**JAS-39 GRIPEN.**

Desgraciadamente un año mas condenado a permanecer en exhibición estática, debido posiblemente al "Síndrome de Estocolmo", que todavía pesa sobre las autoridades suecas, después del último accidente sufrido por un avión de producción, en el transcurso de un festival aéreo en esa capital.

**YAK-AEM 130
(Una nueva generación de entrenadores).**

Desarrollado por Yakovlev y Aeromacchi, este avión ha sido la respuesta de la industria rusa a una necesidad evidente de entrenadores avanzados para la nueva generación de cazas actualmente en desarrollo. Sus mandos de vuelo eléctricos demostraron a lo largo de la exhibición aérea que le permiten emular a sus mayores en lo que se refiere a ángulos de ataque superiores a 20°, capacidad de virajes sostenidos y estabilidad marginal.

