

Participación industrial en el EFA

RAFAEL GARCIA DE CASTRO,
Coronel de Aviación

La participación de la industria y su desarrollo han sido —y no solamente en el caso español— factores de gran peso para decidir el lanzamiento del Programa EFA en las cuatro naciones, y quizás hayan influido también considerablemente en cuanto a inducir a Francia a tomar la posición de abandonar el Programa, lo que hizo el 1 de agosto de 1985.

Por lo que se refiere a España, el apoyo oficial a la participación y el desarrollo de la Industria española es consecuente con las declaraciones ministeriales hechas en más de una ocasión en el sentido de expresar la decisión española de autoabastecerse al máximo en cuanto a necesidades de material para la Defensa, y ello en el sentido de desarrollar nuestra industria de Defensa, por sí sola o mediante programas de colaboración, de manera que se abandone la política de compras directas al extranjero del material necesario para la Defensa.

Otra de las razones que ha impulsado a todas las naciones es evidentemente la de facilitar trabajo a una industria aeroespacial que ocupa a unas 150.000 personas solamente en Francia, y a otras 240.000 aproximadamente en los cuatro países europeos participantes en el Programa EFA. Para mantener ocupado a todo ese personal especializado y que tiene una misión tan importante para la Defensa, se requiere estar fabricando aviones a un ritmo por encima de un mínimo determinado.

La Industria europea tiene ya un mercado propio, debe y quiere atenderlo por sí misma y, por añadidura, se cuenta con que el EFA pueda tener acceso a un mercado de exportación futura. Para eso se ha ordenado con reiteración por los Ministros y las Direcciones Nacionales de Armamento que el avión que se fabrique satisfaga los requisitos necesarios para la Defensa, pero que al mismo tiempo se ejerza un riguroso control sobre su peso para no encarecerlo, y que su desarrollo y su producción se lleven a cabo con los porcentajes de participación de cada una de las naciones, pero en régimen de competencia entre las industrias.

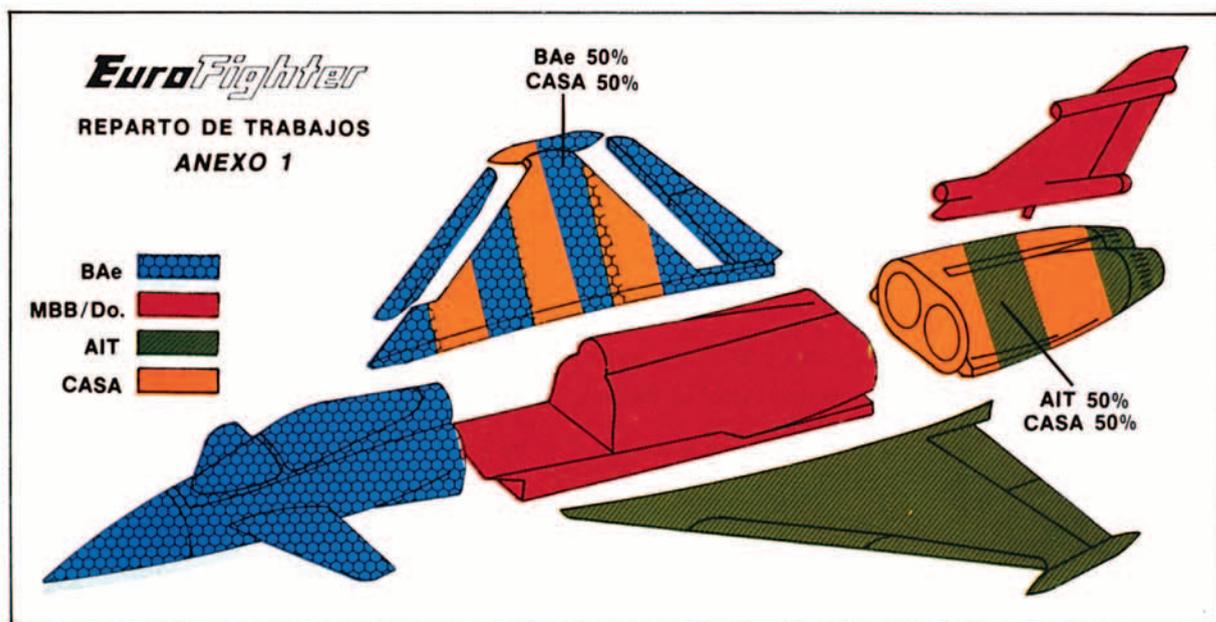
Esta participación industrial se inicia en diciembre de 1983, una vez alcanzado por los EE.MM. el acuerdo de unos requisitos mínimos comunes para el avión futuro.

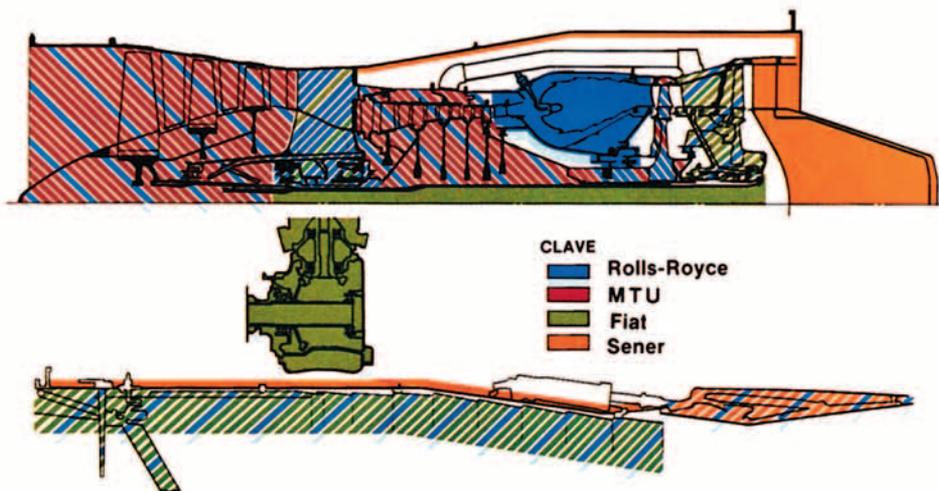
Las industrias de aviones, inicialmente CASA, AERITALIA, BRITISH AEROSPACE, MBB/DORNIER y AVIONS MARCEL DASSAULT empiezan trabajando con reuniones en las distintas capitales de equipos formados por ellas que permanecen trabajando juntos durante un período de un mes o más, hasta alcanzar un nivel tal de ejecución del trabajo encomendado que después les permitiera completarlo a cada uno en su nación.

Así, la primera de estas reuniones de equipos de las cinco industrias tiene lugar en París en los meses de marzo y abril de 1984, con una media de permanencia continuada de unas 80 ó 90 personas durante estos dos meses.

Esta reunión corresponde al informe de la fase de Previabilidad.

Nuevamente se reúnen las industrias en abril, primera parte de mayo y junio en Turín para completar el estudio de la fase de Previabilidad.





Después de la citada primera reunión de Ministros en Madrid las industrias se reúnen también en Madrid desde finales de septiembre hasta finales de octubre de 1984 para el estudio de Viabilidad.

El 15 de noviembre inician su reunión en Warton (Gran Bretaña) que dura hasta el 19 de diciembre de 1984. Durante el mes de enero de 1985 se reúne la representación de las cinco industrias en Putzbrunn (Alemania) para hacer el estudio final de la fase de Viabilidad.

Nuevamente se reúnen en el mes de mayo en Warton y en el mes de junio en París para contestar a unos muy extensos cuestionarios que le someten las naciones, y finalmente, tras el abandono de Francia el 1 de agosto de 1985, se reúnen en septiembre de 1985 en Putzbrunn y nuevamente en marzo del 86 ya sin Francia.

Las Industrias del motor, inicialmente SNECMA, FIAT, MTU, ROLLS-ROYCE y SENER-PROP, empresa española de la que luego se hablará con mayor detalle, trabajan de distinta manera, realizando el grueso de la labor cada uno en su nación y reuniéndose solamente un reducido número de personas, en gran número de reuniones en distintos lugares, para tratar en conjunto los resultados que iban siendo obtenidos en las naciones.

Veamos ahora la forma en que se va a organizar el trabajo y van a participar las Industrias por una parte en el avión y sus equipos y por otra en el motor y sus accesorios.

Por lo que se refiere a las fases de Previabilidad, Viabilidad, Definición y Refinamiento de la Definición, ciertas tareas, por su naturaleza, han debido ser divididas en cuatro partes iguales, pero en su mayoría han sido repartidas en proporción a los tantos por ciento de la participación de cada nación, que como se sabe son 33% para Alemania y Reino Unido, 21% para Italia y 13% para España.

Ya próxima la iniciación de la Fase de Desarrollo, en mayo de 1986 se crea el Consorcio EUROFIGHTER, que agrupa a CASA, AERITALIA, BRITISH AEROSPACE y MBB/DORNIER, y en septiembre del mismo año el Consorcio EUROJET, en el que se integran FIAT, MTU, ROLLS-ROYCE y SENER-PROP.

En el desarrollo del avión se trabajará según asignaciones estrictas en proporción al indicado grado de participación de las naciones, a diferencia de la Fase de Producción, en la que los elementos componentes que fabriquen las Industrias deberán estar en proporción al número real de aviones que entonces pida en firme cada nación.

Es claro que si para entonces las naciones no piden el número de aviones que en principio han declarado que adquirirán, y que ha servido para determinar la participación de cada una de ellas en la Fase de Desarrollo, se tendrán que efectuar reajustes mediante transferencias de la capacidad de fabricación que alguna o algunas de ellas hayan adquirido durante la Fase de Desarrollo. Tales transferencias no comportarán indemnizaciones por los gastos en que se haya incurrido durante dicha Fase de Desarrollo. Solamente la nación que reciba la transferencia habría de hacerse cargo de los gastos ocasionados por tal transferencia. En todo caso, se prevé que sea un procedimiento difícil y que pueda originar complicadas negociaciones. Naturalmente, esas dificultades no aparecerán si las naciones mantienen —como es de esperar— los pedidos inicialmente declarados para hacer frente a sus necesidades previstas.

Otra regla importante que regirá en los trabajos de Desarrollo es la que establece que las cuatro naciones podrán participar en todos los desarrollos que correspondan a altas tecnologías, en que ninguna de las naciones desea quedarse atrasada, y ello de tal manera que los paquetes de trabajo asignados a cada Industria estén equilibrados: tanto en cuanto a contenido tecnológico como en su equivalente en porcentaje para cada nación.

De acuerdo con esta regla se han creado los siguientes Equipos de Trabajo conjuntos ("Joint Teams") para el desarrollo de sistemas de alta tecnología:

- Estructura CASA
- Flight Control System MBB/DORNIER (Munich)
- Utility Control System (UCS) AERITALIA (Turín)
- Avionics BRITISH AEROSPACE (Warton)

Eso en cuanto al conjunto o integración de esos sistemas en el avión.
Por consiguiente, con relación a la participación de CASA, le corresponde:

- Sede del "Joint Teams" que desarrollará la estructura.
- Presencia en los otros tres "Joint Teams".
- SYSTEM DESIGN RESPONSIBLE del Sistema de Comunicaciones (dentro de "Avionics") y de Air Conditioned (en el sistema UCS), y por último el desarrollo y fabricación de 7 u 8 prototipos y posteriormente la producción de esas partes para los aviones que se fabriquen y que pueden verse en el croquis de "Distribución de Trabajos en la Fase de Desarrollo", del Anexo n.º 1.

Es de mencionar que el ala es de fibra de carbono y el fuselaje posterior de aleación de aluminio-litio que se supone que estará disponible industrialmente para la fecha que se necesita.

En cuanto a desarrollo del motor a Sener-Prop le corresponderá desarrollar y posteriormente producir: la tobera convergente-divergente (que se desarrollará en Europa por primera vez), de la que Sener-Prop hará el 94% y Rolls-Royce el 6% restante; el Exhaust Diffuser, completo; Componentes Externos en un 90% y el 10% restante Rolls-Royce; el 10% del Reheat/ Jet Pipe y otros trabajos de montaje inicial, revisiones generales, pruebas e ingeniería básica.

En el croquis del Anexo 2 puede verse el reparto del trabajo entre las naciones.

Por lo que se refiere a equipos para el avión, se ha elaborado una lista de suministradores potenciales de equipos que comprende 56 páginas de equipos clasificados por sistemas, y en la que figuran 23 Industrias españolas y otras muchas más de los otros tres países.

Los equipos se han dividido por su importancia y coste en tres categorías: A, B y C, y en su selección intervendrá inicialmente Eurofighter, pero habrá de ser confirmada por las naciones para los equipos de las clases A y B.

La labor de confeccionar las especificaciones de los distintos equipos se ha distribuido entre las cuatro compañías, de manera que cada una de ellas sea Responsable del Diseño del Sistema (System Design Responsible - SDR) en cuanto a aquellos sistemas que le correspondan.

En el documento ya elaborado y aprobado denominado Procedimiento para la Selección de Equipos, se dan una serie de reglas que deberán tenerse en cuenta para esta selección, y entre ellas cabe destacar dos muy importantes en cuanto a la futura participación de las Industrias españolas.

La primera de estas condiciones específica que se asignará mayor valor a las ofertas hechas en forma de colaboración entre las Industrias de los distintos países.

La segunda dispone que la asignación de los equipos a los licitantes se efectuará en uno o dos lotes.

Teniendo en cuenta que la Industria de equipos en España no está tan desarrollada como para poder competir con las de los demás países, el hecho de que se asigne un mayor valor a las ofertas hechas en colaboración ha llevado a las Industrias de los demás países a buscar colaboraciones con Industrias españolas, de manera que ya se han concertado una serie de acuerdos entre industrias y se concertarán todavía bastantes más, con la perspectiva para la Industria española de poder dar un paso decisivo en cuanto a su capacitación para abordar el desarrollo y fabricación de equipos con la tecnología más avanzada. Aun cuando para ello cuenta con la colaboración oficial, por cuanto los Oficiales representantes de España exigirán con rigor que se les asigne el cupo del 13% que España tiene asignado, no es menos cierto que la Industria deberá igualmente realizar un esfuerzo para poder optar a desempeñar ese papel de colaboración en el desarrollo sin que ello suponga un prejuicio excesivo para la competitividad.

Con la segunda regla se ha pretendido evitar que se vaya produciendo un goteo de asignación de equipos a diferentes industrias y que al final sea difícil o imposible corregir los posibles desequilibrios que se vayan acumulando.

Casi lo mismo puede decirse en lo relativo a las industrias de motores.

Los accesorios de motor son menos, pero también para su desarrollo se han seleccionado una serie de firmas, que lamentablemente en el caso español se reducen a media docena escasa.

No obstante, por lo que se refiere a la industria del motor, España va seguramente a dar un paso gigantesco con la creación de SENER-PROP, empresa que nacerá de la mano de SENER y en cuya creación viene esta última trabajando intensamente desde que se puso en marcha el Programa FACA en su vertiente de compensaciones industriales, pero que va a fructificar gracias al Programa EFA.

Es sabido que la creación de una verdadera industria motorística de aviación en un país —y puede ser verdadera sin que para ello tenga que diseñar motores de producción propia— sitúa a éste automáticamente en un estadio superior en cuanto a su catalogación desde el punto de vista industrial y de avance tecnológico.

Los continuados esfuerzos, primeramente de la Dirección de Industrias Aeroespaciales y luego de la DGAM, que absorbió a aquella, tendentes al establecimiento de esa clase de industria en España y que hasta ahora habían resultado estériles por falta de eco entre los empresarios y las industrias existentes en nuestro país, pueden verse en fecha inminente coronados por el éxito gracias a la valentía y al admirable espíritu creador de la Dirección de SENER, y gracias también al apoyo oficial que hasta ahora no le ha faltado ni es de esperar que le falte. Apoyo, por otra parte, que ha planteado paralelamente unas exigencias que han venido a consolidar el brillante porvenir que todos deseamos para esa Empresa.

Como conclusión de todo lo expuesto podemos decir que las perspectivas se ofrecen verdaderamente prometedoras para la industria aeroespacial española, pero sin que ello quiera decir, y la industria lo sabe perfectamente, que el camino a recorrer vaya a ser fácil. Tanto las industrias privadas como las públicas deberán hacer un esfuerzo para afrontar el reto que se les plantea, habrán de prepararse para invertir, tal vez para aumentar y perfeccionar sus cuadros y, en definitiva, para tomar un cierto riesgo, pero la decisión del Gobierno español de participar en el Programa EFA les brinda una oportunidad única para desarrollarse realmente y para incorporarse al club de las industrias de élite europeas, lo que deberá compensar sobradamente el sacrificio que hayan de realizar. ■