

La Aviación Militar en Le Bourget 89

JOAQUIN SANCHEZ DIAZ,
Comandante de Aviación

DECIDIDAMENTE, la presente edición del Salón de Le Bourget, no comenzó con buen pie. El mismo día de su inauguración, un MIG-29 se estrellaba durante la exhibición que estaba realizando, ante la asombrada mirada de miles de espectadores. Por fortuna, el avión cayó en el punto preciso para no provocar ninguna desgracia personal ni material, además del propio avión. Su piloto, Anatoly Kvtotchur, se lanzó en unas condiciones límites: no más de 300 pies de altura y con el avión picando a la vertical. Sólo gracias a un asiento lanzable excepcional, el piloto pudo salvarse, resultando únicamente con heridas de carácter leve, hasta el punto de que tres días después del accidente,

se encontraba en el pabellón de su país, vestido con el traje de vuelo y ofreciendo una rueda de prensa.

La causa del accidente está clara: una pérdida de control después de una maniobra a baja cota con gran ángulo de ataque. También parece que está claro que esa pérdida de control fue originada por la parada súbita del motor derecho, lo que provocó un efecto de guiñada que fue imposible contrarrestar. Pero ¿por qué se paró el motor? Los rusos se apresuraron en asegurar que se debió a la ingestión de un pájaro, lo cual es bastante verosímil, pero también pudo haber sido un fallo mecánico. Lo cierto es que las condiciones de funcionamiento del motor eran verdaderamente críticas: gran ángulo de ataque y motor a



alto régimen para proporcionar parte de la sustentación necesaria. En el momento de meter el postquemador para iniciar una subida, se produjo el fallo. Cualquiera de estas



Secuencia del accidente del Mig 29 Fulcrum.



La verdadera vedette del Salón fue el Su-27 Flanker, que además desarrolló la más espectacular de las exhibiciones en vuelo.

nidad del lanzamiento y la eficacia del asiento, el K-36, que, utilizando un sistema de estabilización de la trayectoria muy ingenioso, logra salvar al piloto en condiciones verdaderamente desesperadas.

Otro hecho que coincidió con la apertura del Salón fue la represión realizada por las autoridades chinas sobre los estudiantes en Pekín, lo cual, aunque aparentemente no tiene nada que ver, lo cierto es que se reflejó en numerosos comentarios de la prensa especializada, por el impacto que podría suponer en el potencial mercado chino la evolución política de aquel país. No sin razón, las diversas empresas chinas que asistieron al Salón se quejaban del efecto negativo producido por esos acontecimiento en la atención prestada a sus productos.

¡QUE VIENEN LOS RUSOS!

Resultaba penoso reconocerlo, pero la verdadera estrella, y tal vez la única, de esta edición de Le Bourget, al menos en el plano de la aviación militar, han sido los rusos. La participación occidental ha sido

dos causas pudieron provocar la falta parada. A favor de que fuera debido a un pájaro, figura el hecho de que en los restantes días, otro MIG-29 realizó numerosas manio-

bras similares con absoluta despreocupación.

Pero la impresión del accidente desapareció pronto y de él sólo quedó la admiración por la oportu-





El AN 225 con la lanzadera espacial Buran.



El Su-25, listo para la exhibición en vuelo.



El Su-25 con sus cuatro puntos de carga en cada ala.

tímida e irrelevante; sin ninguna novedad. Sin lugar a dudas, Francia aportó la mayor exposición, destacando como primera figura el Rafale, seguido de la serie de los Mirage.

Los rusos, por el contrario, barrieron. Presentaron 10 aviones, 5 de los cuales era la primera vez que se presentaban en Le Bourget. Los aviones militares fueron el Antonov An-225, el MIG-29, los Sukhoi Su-25 y Su-27, y el helicóptero de ataque Mi-28.

El An-225 se presentaba cuando llevaba acumuladas tan sólo 104 horas de vuelo, desde su primera

aparición el 22 de diciembre pasado. Su estampa es majestuosa, a lo que hay que añadir el transbordador espacial Buran, situado sobre su fuselaje. Al parecer, las cualidades de vuelo de este monstruo de 6 motores y 600 toneladas de peso máximo, son excepcionalmente buenas y está pensado para transportar sobre su fuselaje cualquier tipo de carga mediante unos adaptadores especiales.

Para el Su-25 (Frogfoot), ésta era su primera presentación en Occidente. Se trata de un avión fruto de la experiencia de combate obtenida

en Afganistán. A partir del modelo inicial se han introducido numerosas modificaciones, tendentes todas ellas a aumentar sus posibilidades de supervivencia en combate y su capacidad de carga. Numerosos equipos están blindados y sus motores están especialmente diseñados e instalados en la célula, de manera que su firma infrarroja sea muy pequeña y se reduzcan así las posibilidades de utilización de misiles tierra-aire contra él, como el Redeye y el Stinger. Su capacidad de supervivencia hizo que el avión pudiese regresar a su Base después



Causó sorpresa la presentación en Le Bourget del Su-27 Flanker biplaza, avión de entrenamiento que conserva el radar Doppler de impulsos de la versión monoplaza, lo que permite deducir que también puede emplearse en misiones de combate.

de haber recibido el impacto de dos misiles Sidewinder disparados por un F-16 pakistaní.

Pero la verdadera vedette fue el Su-27 (Flanker). Su silueta en el suelo resulta impresionante por su tamaño, pero aún lo es mucho más observar su exhibición en vuelo. No se trata de una impresión subjetiva, sino de una opinión unánime: nunca se había visto nada tan espectacular en las evoluciones de un caza. Su capacidad de aceleración y de

frenada aerodinámica son asombrosas; sus cualidades de vuelo parecen muy buenas a juzgar por la precisión en el trazado de las figuras. Dos maniobras llamaron poderosamente la atención: un resbale de cola a menos de 3.000 pies sobre el suelo, con una recuperación perfecta y, sobre todo, la nueva maniobra acrobática denominada "Cobra". Se trata de una pasada con gran ángulo de ataque (unos 40°) y a partir de ahí, el avión

realiza un violento giro sobre su eje transversal para, manteniendo la misma trayectoria de vuelo, alcanzar unos 110° de ángulo de ataque, es decir, pasa de la vertical, para volver a continuación a la actitud inicial de 40° y, todo ello, lo realiza su piloto Victor Pougachev, a 1.000 pies sobre el suelo. Sencillamente, increíble.

No ha faltado quien ha argumentado que esa maniobra no tiene valor operativo, pero en nuestra opinión no es así. En primer lugar, en el caso de que un avión al ser perseguido realice esta maniobra, sin ninguna duda provocará serios problemas en los algoritmos de seguimiento del radar del avión atacante o en el de sus misiles. Pero, además, esta maniobra puede ser el primer paso para que, un día no lejano, un avión pueda completar un violento giro de 180° sobre su eje transversal, lo que puede revolucionar el combate aéreo.

Pero de los rusos, no sólo causó sensación sus nuevos aviones, sino también, su recién estrenado estilo, como reflejo de la Perestroika. Su pabellón era distinto al de las demás naciones; tal vez, el calificativo más adecuado, sería el de "extraño". En él estaban expuestos numerosos elementos y piezas de equipos; tam-



El Mig-29 biplaza.

bién, y por primera vez, se exhibían varios motores militares, como el del MIG-29; pero ni una sola arma, lanzador o equipos similares. Para colmo, en una de las paredes, había una exposición de cuadros al óleo cuyos temas no tenían nada que ver con lo que se supone que es el Salón de Le Bourget. Había también numerosos puestos en los que se vendían todo tipo de insignias de tela, bordadas en el más puro estilo

el chalet ruso para hablar, en teoría sin restricciones, sobre sus aviones y equipos? Pues la hubo; en ella se contestaron con cifras y datos a cuantas preguntas se hicieron. Todo ello en un ambiente relajado y en donde no faltaron las indirectas y la sorna. En definitiva, una nueva actitud, con cuidado maquillaje, que concuerda con la situación política que se está viviendo a nivel mundial.

exhibición aérea del F-16 fue muy buena, pero la del F-18 (que, por cierto, pertenecía a la Fuerza Aérea Canadiense) pasó absolutamente desapercibida por su mediocridad. También llevaron un SR-71 (Blackbird) como despedida, ya que va a ser retirado del servicio; estuvo tres días expuesto y al cuarto despegó, dio un par de pasadas y se fue para Estados Unidos; lo más destacado que dejó de su paso por este Salón



La mayor representación corrió a cargo de Francia. Marcel Dassault presentó, entre otros, el Rafale (izda.), el Mirage 2000 (dcha.) y el Alpha Jet (abajo).



El ya veterano Alpha Jet también estuvo en Le Bourget 89.



El AMX está empezando a ser entregado a la FFAA italiana.

norteamericano, así como libros, pósters y camisetas; en otros puestos regalaban panfletos, pero nada de aviones, misiles o cosas por el estilo, sino sobre la naturaleza, el espíritu del Renacimiento, la paz y la convivencia entre las naciones. Temas muy bonitos, pero extraños para la ocasión.

Otra sorpresa corrió a cargo de la actitud de la delegación soviética. ¿Quién hubiera imaginado, hace unos años, una rueda de prensa en

LOS DEMAS PAISES

Como ya se ha apuntado, esta edición del Salón no se recordará por las novedades aportadas por los países occidentales, sino, muy probablemente, pasará a la historia de Le Bourget, como una de las más pobres e intrascendentes.

Por parte de los Estados Unidos, un F-16 y un F-18 ocupaban el grueso de la aviación militar. La

fue una enorme mancha de combustible en el aparcamiento donde había estado expuesto. Como avión antisubmarino figuraba el Marsh S-2, que es una modificación del veterano Grumman Tracker y no llamó la atención. Las malas lenguas decían que los americanos habían traído también el B-2 y el F-117, pero como son tan stealth, nadie podía verlos.

Francia aportó la mayor representación de todas. Marcel Dassault

llevó el Rafale, tres modelos del Mirage 2000, un Alpha Jet, un Super Etendard y un F-1. Ninguno era nuevo en el Salón, pero, en conjunto, su exposición resultaba lucida. Sobre todo, el Rafale despertó una enorme curiosidad; su exhibición aérea fue espectacular y demostró sobradamente su agilidad y buenas cualidades de vuelo. También el Mirage 2000 realizó una exhibición muy meritoria.

empezando a ser entregado a las Unidades de la Fuerza Aérea italiana. El consorcio AMX se mostró muy activo, por lo que podía suponer la promoción de su avión con vistas a obtener clientes, ya que hasta ahora sólo lo han comprado los dos países constructores, Italia y Brasil.

Suecia presentó el SAAB 340, en su versión de radar SLAR. Esta ocasión habría sido ideal para la

años 60. No realizó ninguna exhibición aérea, pero parece un "armario", poco ágil y, con toda seguridad, no marcará ningún hito en la historia de la aviación.

LA PARTICIPACION ESPAÑOLA

La industria aeronáutica española estuvo representada por CASA, que aportó el C-212-300, el CN-235



Vuelo estacionario del Harrier BR MK5.



Hawk 200 mostrando parte de su panoplia de armamento.



El CN-235, en su versión militar, fue el que mayor interés despertó de la aportación de CASA.

El Reino Unido aportó como novedad el Harrier BR MK5, aunque no despertó ninguna curiosidad por tratarse de una versión nueva sobre un avión ya muy conocido. También hubo un Hawk y un Tucano. Fue una lástima que no asistiera el EAP, como ya lo hizo el año pasado en Farnborough. En el capítulo de aviones militares de transporte figuraban la serie de los BA 146 (QC, 300 y STA).

Italia presentó el AMX, que está

puesta de largo del JAS 39 Gripen, si no hubiera sido por el inoportuno accidente que sufrió este avión hace unos meses.

Una novedad del Salón la aportó China con su F-8 II, pero pasó desapercibido. Se trata de un avión de fuselaje tremendamente largo, que ha sido producido con el apoyo de diversas compañías americanas. Su silueta no aporta nada nuevo y más bien correspondería a un avión de principios de la década de los

y el C-101. Ninguno era novedad y el que despertó mayor interés fue el CN-235, en su versión militar, y al que importantes sectores especializados le dan un gran porvenir, al ocupar un espacio en la aviación militar de transporte que estaba sin cubrir; también se asegura que superará el éxito del C-212. Las exhibiciones aéreas corrieron a cargo del C-212-300 y del CN-235 y demostraron perfectamente las características de ambos aviones. ■