



Panorámica de la aviación militar

JOSE SANCHEZ MENDEZ,
Coronel de Aviación

EN los círculos aeronáuticos internacionales, el Salón Aéreo de Farnborough está considerado, desde un punto de vista cuantitativo, como el segundo de su género en el mundo, detrás del Salón de Le Bourget de París. Pero para la gran mayoría de las empresas y especialistas relacionados con la Aeronáutica, Farnborough es el primero, no sólo por la calidad, sino porque es realmente el origen de la firma de los grandes contratos y donde se ejercen las principales opciones de compra. El éxito de Farnborough radica en que sus organizadores poseen una capacidad de convocatoria particular, al conseguir atraer a los principales ejecutivos de las primeras líneas aéreas de los distintos países, a los directivos de las grandes empresas de fabricación y producción de material aeronáutico y a los altos mandos militares de casi todas las Fuerzas Aéreas del mundo.

Con unas perspectivas positivas de expansión del transporte aéreo civil para los próximos años derivadas del crecimiento continuo y masivo del número de pasajeros y a pesar del planteamiento a escala mundial de la Aviación Militar, en la búsqueda de un equilibrio que permita satisfacer el progresivo desafío tecnológico con unos presupuestos cada vez más ajustados, como consecuencia del encarecimiento de los modernos sistemas de armas aéreas, Farnborough 88 ha sido todo un éxito. Si en la edición de hace dos años, el patrocinador del Salón, la SBAC (Sociedad Británica de Compañías Aeronáuticas) anunció que los contratos y órdenes de compra en firme alcanzaron la cifra de los 200 mil millones de pesetas, las estimaciones para este año parece que superarán ampliamente la mencionada cantidad.



El MIG 29 Fulcrum, estrella incuestionable del Salón Aeronáutico de Farnborough 88.

Cada edición de una exhibición, demostración o salón aeronáutico como queramos denominarlo, de estas características, suele distinguirse por una serie de peculiaridades o circunstancias que les caracterizan o diferencian entre sí. Desde un panorama puramente militar, Farnborough 88, podemos definirlo por:

- Óptima previsión económica para la próxima década.
- Claro desafío de la industria aeroespacial soviética.
- Crecimiento de la cooperación internacional.
- Alta calidad de los helicópteros presentados.

Las expectativas económicas

Las más importantes compañías aeronáuticas del mundo que han acudido a Farnborough han hecho saber, según un informe hecho público por una edición especial del FINANCIAL TIMES dedicada al Salón, que hasta el año 2000 se prevé una producción, en continua expansión, del orden de los **2 billones de dólares**, y subraya la cantidad para que no parezca una traducción incorrecta del concepto angloamericano de la cifra billón. De esta impresionante cantidad se calcula que al sector aéreo militar le corresponderán unos 900 mil millones de dólares de los cuales 650 mil millones irían a la aviación de combate, 175 mil millones a la de transporte y unidades especiales (aviones cisterna y de alerta previa en particular) y el resto, prácticamente 75 mil millones de dólares, a los helicópteros.

Fuentes dignas de todo crédito, asignan adicionalmente cantidades del orden de los 200 mil millones de dólares para los misiles aire-aire y aire-superficie, cifra que algunos especialistas la consideran incluso algo conservadora. Igualmente, una cantidad similar irá destinada a los Sistemas de propulsión y a la aviónica de todo tipo.

Esta es la razón principal del cambio de la política soviética en su participación en los Salones aeronáuticos internacionales, obtener una mayor participación en el reparto de la tarta económica y desplazar a Gran Bretaña del segundo puesto de los países exportadores de material militar aéreo.

El acuerdo entre el Reino Unido con Arabia Saudita a principios del verano pasado, que incluye la venta de un número no especificado de aviones Tornado y otros sistemas de armas y equipos aéreos del orden de los 15 mil millones de dólares, han constituido un aldabonazo para todos aquellos países de cierta capacidad industrial, si quieren ser competitivos en el campo de la Defensa, lo que se traduce en una simple expresión: agresividad comercial.

1987, ha sido de 1.000 unidades por año, frente a los 800 de los EEUU, sin contar los 750 helicópteros anuales, que superan a los 500 producidos por la industria norteamericana en el mismo período. Por ello, la presencia de dos de los más avanzados sistemas aéreos de la URSS en Farnborough, va más allá de una simple operación de relaciones públicas, pues hasta la fecha la Unión Soviética se había venido limitando a una presencia, bastante estática y pasiva por cierto, de



El gigantesco AN-124 Ruslan, que sufrió una avería en uno de sus motores en su primer despegue en el Salón.

La presencia militar soviética en Farnborough

La nueva política soviética de apertura exterior y de reforma de las estructuras sociopolíticas de la URSS, concebidas y dirigidas por Mikhail Gorbachov, conocidas como Glasnost y Perestroika fue aprovechada por la SBAC para persuadir a Moscú de que no tendría posibilidad de proyección y de competitividad internacionales en el campo de la industria aeroespacial, si no se decidía a participar con productos militares de la última tecnología en una exhibición de la categoría de Le Bourget o Farnborough.

Hay algunos indicios claros y evidentes de que la industria aeroespacial soviética ha superado a la de los EEUU el pasado año 1987, tanto en dimensión como en producción. Se estima que el promedio de fabricación de aviones de combate en la URSS entre 1983 y

algunos helicópteros y aviones de transporte.

Es indudable que el Mig-29 o Fulcrum (véase un amplio estudio del mismo en el número de Revista de Aeronáutica y Astronáutica de febrero del presente año) ha sido la principal atracción de FARNBOROUGH 1988, poniendo de relieve que el "gap" o retraso de la tecnología punta soviética con respecto a la de occidente se ha reducido casi en su totalidad.

A las tres de la tarde del martes día 31 del pasado mes de agosto, dos Mig-29, un monoplaza y otro biplaza, con plan de vuelo procedente de la base aérea de Wittstock, de la República Democrática Alemana e indicativos Aeroflot 6241 y 6243, aterrizaron en Farnborough. A unas 100 millas del espacio aéreo británico, fueron interceptados por dos Tornados F-3 del Escuadrón n.º 5 del Strike Command de la base aérea de Coningsby. El tienien-

te coronel Euan Black, jefe de la formación británica, en su primera llamada les dijo simplemente: "Bienvenidos a nuestro espacio aéreo, les daremos escolta hasta Farnborough". Para evitar la densidad del tráfico del área terminal de Londres, los cuatro cazas fueron conducidos vía Cambridge-Oxford-Farnborough. Minutos antes el gigantesco An-124 acaba de aterrizar en el aeródromo. Prensa y TV dieron testimonio del histórico momento en el que los dos Fulcrum sobrevolaron la pista a gran velocidad y ejecutaron un "looping" en perfecta formación, antes de aterrizar, aparando frente al Centro de Prensa de Farnborough. Segundos después el Mirage 2000N que participaría en el Salón, efectuó en honor de los pilotos soviéticos una exhibición acrobática de extraordinaria calidad. Mientras todo esto sucedía, parece ser que otras dos aeronaves, un Camberra PR-9 del Escuadrón A1 y dotado, entre otros sensores, con un scanner de barrido por infrarrojos, y un Viscount de Inteligencia de Señales, sobrevolaban la zona, vuelo que había venido repitiendo a lo largo del día.

He tenido la oportunidad de ver volar en Farnborough al Fulcrum en tres ocasiones, el domingo 4 de septiembre (dedicado a la Prensa), el lunes día 5 y el sábado día 10. Además de las exhibiciones en vuelo, pude observarle detenidamente en tierra, en la presentación estática, en las dos primeras fechas, si bien desde fuera de la barrera metálica de seguridad. Sin embargo, en la mañana del día 10 pude entrar en la zona especial, merced a



El MIG 29 regresa para tomar tierra tras su espectacular exhibición diaria.

un pase que Aviazagranpostavka (más conocida como Aviaexport) la empresa soviética que en Farnborough representaba a la URSS, me había facilitado como representante de Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Prácticamente, todo lo expuesto sobre el Mig-29 en el número de febrero de este año de R.A.A., se ajusta a la realidad.

El Fulcrum es un avión muy bello. Como comentarios adicionales puedo añadir, que probablemente su firma radar sea más elevada que la de sus competidores occidentales

debido a las formas demasiado rectangulares de las toberas de admisión. Se pueden observar perfectamente el compresor, situado muy atrás, a fin de que pueda recibir el flujo de aire de las ventanas o rampas de admisión, situadas sobre las superficies superiores de las alas y próximas al encastre con el fuselaje. La sección de los Tumansky R33-D es de un diámetro modesto y con menor número de pasos que los turbofanos de la NATO. La sección de cola está muy bien terminada, con unas toberas de salida variable de doble capa multiflaps. Debajo de la parte trasera del fuselaje hay varios accesos para poder inspeccionar de cerca los álabes de la turbina. Tanto en

Panorámica del Fulcrum en la que se aprecia la belleza de su diseño aerodinámico.



los planos verticales como horizontales de cola se pueden ver marcadas con aspas rojas e inscripciones, señales que indican que esas partes están fabricadas con panel de abeja o fibra de carbono. Los dos aviones carecían de sistemas de reabastecimiento en vuelo.

La cabina parece confortable y sólo me fue permitida una rápida ojeada, pero con la cúpula cerrada. La visión es buena, si bien algo oscurecida por el sistema eléctrico de calentamiento del HUD y también algo afectada por el gran sistema IRST, de búsqueda y seguimiento de objetivos por infrarrojos. La aviónica da la impresión de ser muy completa, disponiendo de un sistema láser de determinación de distancias al objetivo, creyéndose que los pilotos deben llevar un visor instalado en el casco, aunque no las tripulaciones de Farnborough.

Todos estos sistemas, al igual que el radar multimodo NO-93, pueden actuar independientemente o integrados por medio del ordenador principal. El Mig-29 VB de doble mando no lleva el radar instalado de la cabina posterior y para facilitar la visibilidad al piloto lleva instalado un visor-periscopio, que se pliega cuando la rueda del morro se levanta en la rotación de la carrera de despegue. El mecanismo es actuado por el mismo sistema que abre o cierra las compuertas de las toberas de admisión de los turbofanos.

La exhibición en vuelo del Mig-29 Fulcrum ha sido de una calidad excepcional que ha oscurecido en cierta medida las demostraciones de los cazas occidentales presentes en el Salón. Los tres pilotos, Anatoly Nikolaevich Qvotchur, jefe de ensayos en vuelo y que voló el Mig-29 A, Roman Petrovich Taskaev y Yuri Emakov, ambos tripulantes del biplaza Fulcrum VB, figuran como civiles en la nómina de la gran OKB u oficina de fabricación experimental de Mikoyan y Guryevich, creadores de los Mig. Todos ellos han demostrado una gran profesionalidad, pero su exhibición ha sido cuidadosamente estudiada, aprendida y practicada. La fase de puesta en marcha es corta, entre uno y dos minutos y tan pronto la presión hidráulica se normaliza, se cierran las compuertas de las tomas de admisión para evitar la ingestión

de objetos extraños. El ralenti es de bajo nivel de ruido y la potencia de los turbofanos responde rápidamente al menor movimiento de los mandos de gases. En el despegue con todo el empuje de ambos motores (812.4 de potencia unitaria) hay una gran emisión de humos, pero la carrera es corta, no más de 300 metros. La potencia remanente es lo suficiente para permitir virajes cerrados y rápidos sin pérdida de velocidad. Quizás la maniobra más espectacular fue cuando el Fulcrum

Otra gran demostración fue la pasada a baja altura y poca velocidad, a unos 100 nudos y con posición de morro alto superior a los 25°. Según el piloto soviético Qvotchur, en unas declaraciones transmitidas por la televisión británica, la mayor parte de las figuras acrobáticas las ejecutó con 9 g.s. La carrera de aterrizaje parece larga y ello a pesar de que en el momento de la toma de contacto se abre el paracaídas de frenado. Quizás sea debido a que la velocidad de aproxi-



Detalle de las colas del MIG 29 con las antenas del sistema alertador de radar Sirena III.

tras sobrevolar la pista dió un tirón para subir verticalmente a unos 3.000 pies de altura y tras reducir la potencia casi totalmente se produjo un silencio casi absoluto. El avión se quedó parado, suspendido en el aire, para a continuación iniciar un resbale de cola. Tras unos segundos, el piloto cedió la palanca hacia delante, cayendo suavemente el avión en picado y tras una rápida pero corta aceleración, el Fulcrum continuó su vuelo de exhibición. Según los pilotos soviéticos es una maniobra totalmente controlada, sin posibilidad de pérdida del compresor y que se puede hacer con toda seguridad a menor altitud, pero que tras la tragedia de Ramstein se les obligó a incrementar en unos centenares de metros la altura de la maniobra. Por cierto, el Fulcrum carece de sistemas eléctricos de vuelo, más conocidos como "fly-by-wire".

mación final debe estar alrededor de los 140 nudos, pero la verdad es que nunca intentaron un aterrizaje corto.

El enorme An-124, código OTAN Condor, puso en aprietos muy serios a los soviéticos el día de apertura de Farnborough y además delante de la prensa especializada mundial, pues en la carrera de despegue tuvo que abortar el vuelo al salir una espectacular llamarada por la tobera de admisión del motor interior izquierdo. Sería el viernes día 9 de septiembre, cuando sustituido el motor por otro enviado desde Kiev, pudo este gigante del aire efectuar una gran exhibición de sus buenas cualidades aeronáuticas e incluso en tierra, pues a pesar de las 20 ruedas del tren principal y de las 4 de la pata de morro, puede hacer un viraje de 180° en la pista sin problema alguno.

El sábado día 10 estuve sentado

en el puesto del primer piloto dentro de la cabina del An-124. Este avión, de mayor envergadura que el Jumbo, si por fuera impresiona por sus dimensiones por dentro sobrecoge. La zona de carga mide unos 36 metros de longitud, por 5 y pico de altura y casi 7 metros de ancho. Como anécdota diré que intentando comprobar la anchura midiéndola con mis pasos y de manera inocente mirando hacia arriba y a los lados, me equivoqué y repetí la maniobra a la inversa y cuando iba por la mitad, uno de los mecánicos en un mal inglés pero comprensible me dijo: "Señor, 6 metros y 70 centímetros". Conviene recordar algo que dentro del Condor está expuesto en un mapa y es que en un vuelo sin escalas alrededor de Siberia, este avión batió el 6 de mayo de 1987 el record del mundo que ostentaba desde 1952 un B-52 H de la USAF, al volar 20.151 kilómetros en 25 horas y 30 minutos. Igualmente hay que decir que ha superado al C-5 norteamericano al elevar a 11.000 metros de altura una carga de 171 toneladas.

A la cabina de la tripulación se sube por una larga e incómoda escalera. Es muy espaciosa, enorme. Pueden observarse el radar de navegación, radar meteorológico, sistema doppler e inercial, presentación integrada, buenos instrumentos, en fin todo aquello que necesita un avión moderno, aunque la impresión que se tiene si se ha visto antes la cabina del Airbus 320, es pobre. Da la sensación de una cabina muy grande, pero de hace 10 años, algo basta y de mediocre presentación. Como anécdota diré, que todas las tripulaciones soviéticas utilizan el



Primer plano del morro del MiG-29 con el sistema RST de búsqueda y seguimiento de blancos por infrarrojos.

An-124 como hotel durante su estancia en Farnborough, para lo cual, encima de la zona de carga hay una amplia zona de camareras, aseos y equipaje.

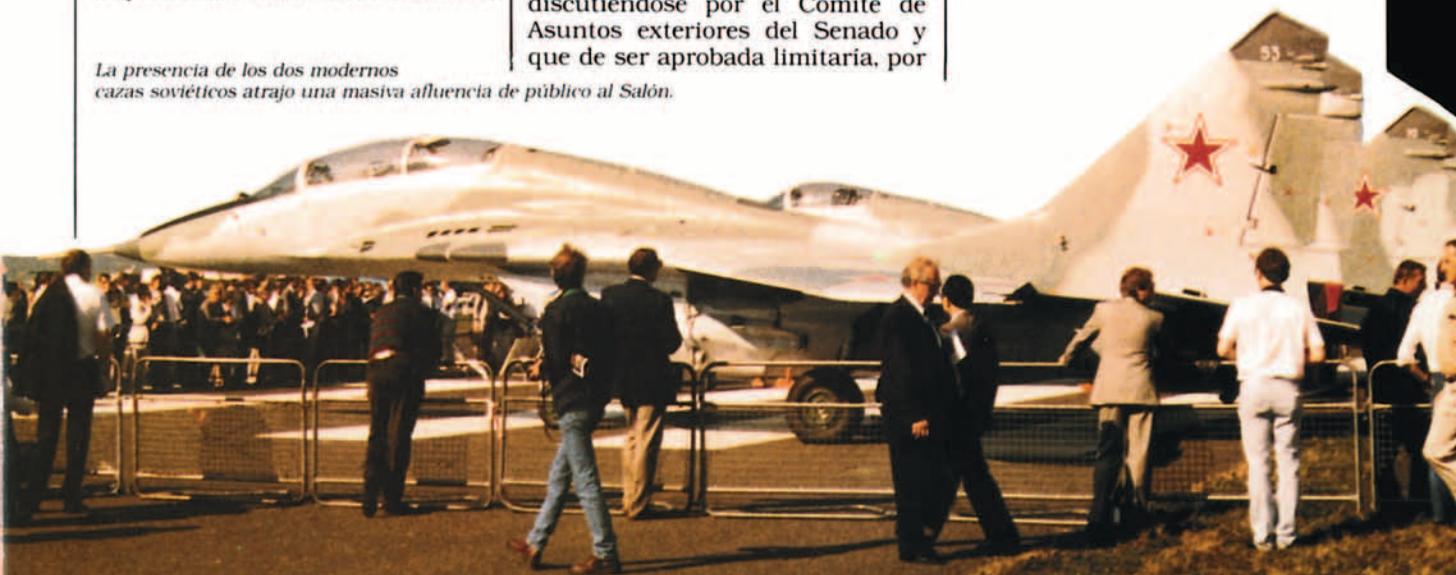
La representación occidental

Quizás lo más notable sea resaltar la ausencia oficial de la Asociación de Industrias Aeroespaciales, AIA, de Italia, que integra a 77 compañías y que tuvo una producción facturada en 1987 de 4.000 millones de dólares, correspondiendo al sector militar el 70% del total. La decisión de la AIA fue adoptada por sus miembros para expresar su desacuerdo con una ley que está discutiéndose por el Comité de Asuntos exteriores del Senado y que de ser aprobada limitaría, por

razones políticas internas, las exportaciones de materiales estratégicos y militares italianos. El presidente de la AIA ha expresado que, cuando Gran Bretaña y Francia han adoptado medidas que estimulan y apoyan política, financiera y operativamente las exportaciones de sus industrias nacionales relacionadas con la defensa, la adopción de medidas restrictivas en Italia, especialmente cuando es imprescindible la cooperación internacional para poder ser competitivos, llevaría a cerrar a una gran parte de las empresas del país.

La representación occidental de la aviación de combate más sobresaliente estuvo a cargo del Rafale y el Mirage 2000N de Dassault, dos F-16

La presencia de los dos modernos cazas soviéticos atrajo una masiva afluencia de público al Salón.



de General Dynamics (una versión A de las Fuerzas Aéreas de Dinamarca y un modelo C de las Fuerzas Aéreas de Turquía), el F-18 A de Mc Donnell Douglas, pero perteneciente a la Aviación Militar de Canadá desplegada en Europa, el Tornado F-3 con tripulación de la RAF, el AMX italo-brasileño, el C-101CC de Construcciones Aeronáuticas y el Sea Harrier y el Hawk 200 de British Aerospace.

La tradicional exportación francesa de aviones de combate al Oriente Medio se ha visto desplazada por la agresividad comercial británica, que ha logrado vender a Arabia Saudita y a Jordania una importante partida de Tornados. El Grupo Dassault-Breguet, núcleo principal de la industria aeronáutica francesa, es quizás el más vulnerable al declinar de las exportaciones de aviones de combate y por primera vez en su historia se ha visto obligado al cierre de algunas factorías. El aislacionismo francés al abandonar el grupo europeo EFA, le ha llevado a no encontrar socios con capacidad económica y tecnológica, capaces de compartir el programa Rafale, aunque el Gobierno de París haya dado luz verde para la fabricación de los dos primeros prototipos. La gran calidad tanto del Rafale como del Mirage 2000N es conocida, pero quizás no lo suficiente como para resolver los problemas que pueden sobrevenir. Dassault está examinando las posibilidades de comercializar el Mirage 2000N, que a



Dos SEA HARRIER de la Royal Navy muestran su capacidad para el vuelo estacionario.

primeros del pasado julio ha comenzado a sustituir a los Jaguar y Mirage III E del FATAF, dotándolo con el sistema radar todo tiempo para misiones a muy baja altitud, conocido como Antilope 5.

El piloto italiano Napoleone Bragagnolo, tuvo a su cargo la demostración del AMX, equipado ya con sistema de reabastecimiento en vuelo. La bondad de esta cooperación italo-brasileña quedó patente una vez más con el vuelo de este excelente avión táctico.

De los aviones antes citados, todos son sobradamente familiares para nuestros lectores, por lo que sólo merece resaltar las extraordinarias características del Hawk 200 monoplaza, que su piloto Paul Hopkins pudo poner de relieve. También la immaculada demostración del vuelo a velocidad superlenta y la gran maniobrabilidad del Sea Harrier, causó una gran impresión a todos cuantos pudimos estar en Farnborough.

El gran futuro de los helicópteros

Un gran ejemplo de como la industria aeronáutica se abre camino positivamente abriendo nuevos horizontes, fue la impresionante demostración del helicóptero AH-64A Apache, totalmente acrobático. El helicóptero de Mc Donnell Douglas ejecutó toneles y el ocho cubano entre otras figuras, a pesar de llevar cargas bajo sus cortos planos. El ejército norteamericano recibirá próximamente el helicóptero número 400 de este tipo y Mc Donnell Douglas está explorando la posibilidad de desarrollar con otros países lo que ha definido como "Euro-Apache", es decir, un helicóptero de ataque que combine en uno solo, todas las características positivas

El Rafale francés se aprovechó de la ausencia del EAP para hacer ostentación de su impresionante agilidad.



de los diversos helicópteros ligeros de este tipo que se están desarrollando en este momento en la Europa Occidental.

El programa europeo más importante hoy día es el helicóptero anglo italiano EH-101, aeronave polivalente, destinado a reemplazar, por ejemplo, a los Sea King en la lucha antisubmarina. En Farnborough se pudieron apreciar claramente las razones de esta aventura conjunta. Aunque de momento hay en firme contratadas 150 unidades, se calculan en unas 800 las que podrá absorber el mercado internacional.

Otro proyecto, pero aun no materializado es un helicóptero de ataque franco-alemán, para lo cual ha sido creada Eurocopter, compañía mixta de MBB y Aerospatiale, y que comprende una producción estimada para las dos naciones de 400 unidades. Como proyecto para desarrollar un helicóptero polivalente, en particular antisubmarino y de ataque, Francia, Alemania, Italia y Holanda se han asociado para fabricar el NH-90, cuyo primer vuelo se efectuará en 1991.

Por último cabe citar un proyecto que afecta a nuestra Patria y es el helicóptero ligero de ataque, conocido como Tonal y que será producido por Gran Bretaña, Italia, Holanda y España.

De todo esto se ha hablado en Farnborough, pero además no hay que olvidar la excelente demostración efectuada por helicópteros de diversos tipos de Westland, tales



El Shorts Embraer TUCANO que pronto entrará en servicio como entrenador básico de la RAF.

como los Sea Kings, Gazelles y Lynx, así como por el WS-70A Blackhawk, versión del conocido helicóptero de Sikorsky, fabricado por Westland bajo licencia.

La presencia española en Farnborough

El especialista Tom Burns dedicó a la industria aeronáutica española un amplio artículo, publicado en

Financial Times, en particular a Construcciones Aeronáuticas, en el que analizaba los problemas financieros, laborales y comerciales de nuestra primera industria del Sector, pero también expresó su confianza en el brillante futuro que augura a CASA.

La participación de Construcciones Aeronáuticas en la exhibición en vuelo fue de las más brillantes. El C-101 CC, el C-212-300 y el CN-235, tripulados respectivamente por Alejandro Madurga, Delgado-Brakenbury y Pepe Murga más Ernesto Nienhuisen (admirado y siempre

Maqueta a escala natural del siempre polémico EFA, mostrando su diseño cada vez más depurado.





El TAV-8B Harrier II con el camuflaje adoptado por la Infantería de Marina de los EE.UU.



Vista frontal del AH-64 APACHE, cuya exhibición en vuelo dejó atónitos a todos los que la presenciaron.

joven piloto) junto con Miguel Durán, pusieron de relieve cada día en sus demostraciones la calidad de nuestros aviones. Es grande la competencia y cada día más, pues en el campo de los entrenadores, en Farnborough estuvieron el RFB Fantrainer 600, el Promavia Jet Squallus, el Tucano, en sus dos versiones (la de Shorts destinada a la RAF y la de Embraer) además del Hawk T-1 de British Aerospace. En este terreno, se viene especulando con la posible decisión de la USAF de elegir como avión de entrenamiento para sus pilotos a uno de estos candidatos: el IA-63 Pampa, el Alpha-Jet, el Hawk o el C-101. Lo que haya de realidad no lo se, pero tras la cancelación por la USAF de sus proyectos, lo que en Londres si se ha dicho es que el Pampa argentino ha sido evaluado por un grupo de pilotos norteamericanos.

Queda el tema del EFA, con una maqueta a escala real a la entrada de la exposición estática. Los medios de comunicación social británicos, especializados o no en temas aeronáuticos, vienen haciendo continuas referencias a la posición española, estimando que una colaboración más estrecha de España, no sólo en el EFA sino en otros proyectos, tales como el del caza táctico AX, sería más beneficioso para el sector aeronáutico de nuestra industria de la Defensa.

Pero en Farnborough hubo otras dos empresas españolas. Una relacionada principalmente con el armamento, Explosivos Alaveses, más conocida por sus siglas EXPAL y que dedica casi el 90% de su producción a la exportación.

La otra es CESELSA, que presentó un "stand" centrando su oferta en dos áreas fundamentales: la de simulación y la de reconversión, modernización, reparación y mantenimiento de aviones. De especial importancia es destacar la iniciación de esta última actividad, debida a la experiencia obtenida con la fabricación de los simuladores del F-18 y AV-8B y ante los planes de nuestro Ejército del Aire para la modernización de sus Mirage III. La necesidad de dominar los sistemas de aviónica más avanzados para poder fabricar sus simuladores, ha permitido a CESELSA abordar un nuevo área de interés cada vez más creciente, como es el de la modernización y optimización de aquellos aviones que, teniendo to-



El C-212 Aviocar Serie 300 era la primera vez que se presentaba en Farnborough.



El Tte. Gral. Santos Peralba familiarizándose con la cabina del avión de combate europeo EFA.

avía sus células varios años de vida por delante, sin embargo su aviónica se había quedado atrasada. Ello ha sido muy destacado en Farnborough, donde muchas empresas del sector presentaban sus programas, destacando entre ellas esta industria española. Durante mis visitas a los distintos recintos de exhibición pude observar que CESELSA siempre era un punto de encuentro de otras compañías relacionadas con consorcios europeos, en particular con el del Futuro Avión de Combate Europeo, EFA, donde esta firma nacional podrá jugar un notable papel y un especial protagonismo.

El CASA/IPTN CN-235 causó una grata impresión, tanto en su configuración militar como en librea civil.

Quisiera hacer finalmente una reflexión en voz alta. Esta es la tercera vez consecutiva que vengo a Farnborough y he estado en Le Bourget dos veces. A lo largo de esta experiencia he venido observando como las naciones europeas más desarrolladas, Francia, Alemania, Gran Bretaña e Italia, han ido agrupando progresivamente a sus empresas, públicas y privadas en un "stand" único, nacional, bajo el nombre y los colores de la bandera del respectivo país. Dentro de ese gran "stand", cada compañía presentaba sus productos y programas, pero todos coordinados e integrados dentro de una misma política y con un objetivo común, abrir nuevos mercados a la industria propia.

En una separata dedicada a Farnborough 88 por el prestigioso diario londinense *The Times*, en su edición de 5 de septiembre, se decía que este año había aumentado en un 20% el número de empresas con "stand" propio en las grandes áreas cubiertas y el de chalés para actividades sociales en un 50%. El comentarista advertía que una empresa que tuviera chalé y stand podría pagar hasta 75 millones de pesetas por los 8 días de Farnborough, cantidad que podría elevarse hasta 300 millones, si además presentaba aviones en la línea de vuelo. Cuando se manejan estas cantidades no se comprende cómo nuestras empresas públicas o privadas pueden ir cada una por su lado y a su aire. ¿Hasta cuando? ■

