

# USA, CON PIES DE PLOMO

DURA  
COMPETENCIA

Por Arturo PEREZ-REVERTE

Medios oficiales norteamericanos mantuvieron ayer una extrema cautela al ser interrogados sobre la polémica entre el Pentágono y la Marina norteamericana en torno a los aviones F-18 ofrecidos a España. Según el «Washington Post», una propuesta de venta «a precio de oferta» de estos aviones habría sido hecha a España, que en la actualidad busca un aparato apropiado a las necesidades establecidas por el programa FACA, encaminado a la puesta en servicio de un nuevo avión de combate y ataque que cubra las necesidades de nuestra Fuerza Aérea, en la que los Phantom y los F-5 han quedado anticuados.

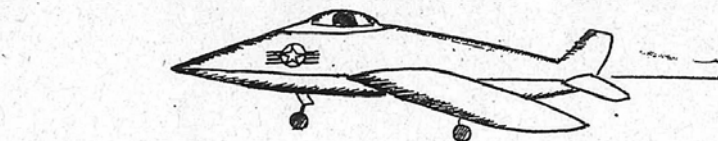
Según el diario norteamericano, como ya informó PUEBLO en su última edición de ayer, Estados Unidos pretende promocionar el F-18 en Europa, vendiéndolo a España a «precio de coste», similar al ya concedido a Australia, que se encuentra en la lista de compradores en firme con cinco aviones ya encargados. Sin embargo, la US Navy se opone al precio fijado para España, ya que ello supondría que la diferencia de costes incrementaría el presupuesto original de casi 2.000 millones de dólares que ella tiene previsto para la adquisición de los 1.377 aviones de este modelo que tiene solicitados a las empresas constructoras.

La polémica en torno a los F-18 que España podría adquirir ha salido a la luz pública y ello no resulta beneficioso para la imagen del Pentágono, siempre enfrentado a la Marina en cuestiones de presupuestos, pero lo es mucho menos si la oposición de la Navy se mantiene y el alto departamento de Defensa USA tiene que plegarse a sus exigencias. Un portavoz militar norteamericano manifestó al respecto que ello «supondría servir en beneficio el contrato a Francia, que sólo espera un resbalón para hacerse con el mercado español». Ante un posible aumento de precios, que conllevaría para España un costo adicional de 577.025 dólares por cada unidad que pudiera ser adquirida, se teme en medios comerciales USA que nuestro país decidiera no ad-

quirir los aparatos, perjudicando así la intención del Pentágono de promocionar este avión en Europa para competir sobre el terreno con el Mirage 2.000. Por el momento, el departamento de Defensa USA está presionando sobre la Marina, a fin de lograr que ésta acepte «correr con los gastos» de la rebaja ofrecida a España, ya que para nuestro país la posible compra de los F-18 al nuevo precio —han aumentado los costes de producción inicialmente previstos— supondría la cifra de 89 millones y pico de dólares más.

## EL HORNET

El F-18 Hornet —Avispón— es el más moderno caza de ataque producido actualmente en los Estados Unidos. Fue creado con vistas a la sustitución de dos tipos de avión de la Marina USA, ya «pasados de moda»: el cazabombardero F-4 Phantom y el avión de ataque A-7 Corsair. El concepto que inspiró el nacimiento del nuevo aparato responde a la realización de las misiones que ambos venían cubriendo, pero en condiciones de mucha mayor eficacia. En lo que se refiere al Ejército del Aire español, la opción Hornet es una entre varias posibilidades —F-18, F-16 (USA); Mirage 2.000 (Francia); y Tornado (europeo)— que la industria extranjera ofrece a nuestro país para el relevo de los F-4 Phantom y F-5, aviones de combate en servicio en nuestra Fuerza Aérea, cuya susti-



◆ La indiscreción del «Washington Post» puede poner en peligro las complejas negociaciones con España para la compra por nuestro país de un nuevo avión de combate

Un F-18 Hornet, volando sobre el portaaviones estadounidense «América». La Marina norteamericana ha encargado 1.377 aviones de este modelo



tución está prevista en el programa FACA (Futuro Avión de Combate y Ataque). Este programa, cuya decisión no se tomará antes de finales del verano, contemplaba, entre otras cosas, la compra de 144 aviones de combate, por un importe de 160.000 millones de pesetas, pero por el aumento de los costes, el número de los aparatos a adquirir se ha visto reducido a 98.

Producido por las empresas aeronáuticas USA Mac Donnell Douglas y Northrop, el F-18 Hornet será completamente operacional en el curso del presente año, habiendo volado su

primer prototipo el 18 de noviembre de 1978. Se trata de un caza de ataque que puede ser utilizado tanto desde aeródromos terrestres como desde portaaviones, capaz de desarrollar una velocidad de «Mach-2» —dos veces la del sonido—. Para el piloto sentado a sus mandos, el Hornet resulta un avión «cómodo». La cabina es de gran visibilidad y el panel de instrumentos clásico ha desaparecido, sustituyéndolo un sistema de proyección de la información necesaria para el vuelo y el ataque, que se encuentra justo ante los ojos del piloto, de forma que, duran-

te el combate, éste no tiene que apartar los ojos del objetivo atacado. Además, todos los botones que se utilizan durante el combate aire-aire y aire-tierra se encuentran situados en las palancas de gases y mandos, lo que ayuda a no distraer la atención del piloto. El radar, modelo Hughes AN/APG-65, es capaz de rastrear múltiples objetivos al mismo tiempo, mostrando ocho en pantalla, pero manteniendo diez en su memoria electrónica. Le empujan dos motores General Electric F 404-GE-400.

Apoyándose en un avanzado y complejo sistema electrónico, el Hornet constituye una temible plataforma de armas volante: ocho soportes externos le permiten cargar más de ocho toneladas de armamento, en las que se incluyen dos misiles «Sidewinder» y otros dos opcionales del mismo tipo, cuatro misiles «Sparrow», bombas de diverso tipo y contenedores de contramedidas electrónicas. Además, lleva incorporado un cañón múltiple de 20 milímetros, tipo «M-61».

La Marina norteamericana, que espera recibir 1.377 aviones de este modelo, equipará con él sus escuadrones activos y la totalidad de los escuadrones en misión activa de caza embarcados en portaaviones pertenecientes al cuerpo de «Marines». En las previsiones de producción se incluyen otros 900 aviones para venta a países extranjeros, entre los que, aparte de España, Canadá y Australia figuran como posibles compradores.

En lo que se refiere al programa FACA español, el F-18 cumple en la actualidad con el F-16 de la también norteamericana General Dynamics, y con los europeos Mirage 2.000 franceses y Panavia «Tornado» fabricado conjuntamente este último por la República Federal Alemana, el Reino Unido e Italia. Esa es la razón de que el Pentágono USA se ande con pies de plomo en el tema español, ya que una crisis en las negociaciones podría dar lugar a que nuestro país se decantara por la fórmula francesa, lo que supondría para Estados Unidos, aparte de la pérdida económica, un duro golpe en Europa a su prestigio aeronáutico.

Sin embargo, fuentes norteamericanas han expresado su confianza en que España, con vistas a la OTAN y habida cuenta de la especial subordinación que en materia aeronáutica ha venido existiendo en los últimos treinta años respecto a los Estados Unidos, termine aceptando la fórmula ofrecida por USA, eligiendo el F-18 ó el F-16. Los pronósticos norteamericanos apuntan más hacia el primero, ya que, a juicio, su adopción por el Ejército del Aire español podría aportar tres ventajas fundamentales: En primer lugar, el F-18 es bi-reactor y ello le da mayor versatilidad que el mono-reactor F-16. En segundo término, sus motores son General Electric y todos los aviones norteamericanos que han volado en la Fuerza Aérea española tenían motores de esta firma norteamericana, mientras que el F-16 lleva una turbina Pratt and Whitney. Finalmente, los constructores de F-18 son McDonnell Douglas y Northrop, empresas ambas vinculadas con la española Construcción Aeronáutica (CASA), que ya fabricó bajo licencia una serie de 70 cazas F-5 y le encargó a Northrop diversos trabajos relacionados con el avión de entrenamiento y ataque al suelo C-101, fabricado por España. Sin embargo, a favor de la opción F-16 cuenta el hecho que, de cara a la entrada de España en la OTAN, este avión favorecería la asimilación de material aéreo español con el de la Alianza, ya que varios países europeos también USA emplean el F-16.

De todas formas, sea cual sea la decisión final española, lo que parece está claro es que la cosa va para largo. En primer lugar, porque en medios aeronáuticos nacionales se estima que no se tomarán decisiones de envergadura antes de la entrada de España en la OTAN, ya que dentro de la Alianza resultará más cómoda la negociación. Por otra parte, nadie sabe todavía de dónde van a salir los casi 300.000 millones de pesetas que a España le va a costar la puesta en marcha del programa FACA. Esa es la razón de que el polémico precio final del F-18 pueda recular de nuevo.

## Programa FACA Lucha a muerte entre USA y Europa

PUEBLO.  
Por Chema SANMILLAN

La decisión de compra del futuro avión de combate y ataque supone un desembolso de unos 250.000 o 300.000 millones de pesetas. Hay quien opina que la decisión sobre el programa FACA debe tomarse estando ya dentro de la OTAN, lo que podría mejorar las condiciones de financiación y también facilitar una mayor coordinación del sistema aéreo defensivo español dentro de la Alianza Atlántica.

A la hora de comprar un avión de combate hay cuatro incidencias que pesan sobre la decisión final: siempre existe un criterio político; nunca ha de faltar la consideración económica; no se puede desear la necesidad y la pertinencia puramente militar, y, por último, hay que aprovechar las contrapartidas industriales que se derivan de la compra. Dentro de este abanico, muchos y conocidos son los

novios que tiene FACA; pero, una vez más, la lucha está entre la presencia y potencia de la industria aeronáutica norteamericana y el porvenir de la europea, que, en general, desde el airbus, pasando por el Concorde, hasta llegar al bélico Panavia Tornado, está dando muestras, preocupantes para la competencia, de un vertiginoso despegue en vertical.

Después de nuestra guerra civil, y por razones obvias, CASA fabricaba algunos productos que empleó la LUFTWAFFE (Heinkel, Messerschmitt, etcétera); pero llegaron los americanos, y mister Marshall, a destiempo, nos abseguió con los Sabre, con los aviones «en reacción», y nos produjo un vacío, un peligroso bache tecnológico. Sin escalonamiento alguno, pasamos de la noche al día, y poco faltó para que la industria aeronáutica española entrase en barrena. El esfuerzo de CASA ha sido gigantesco, y, como muestra, ahí están volando, bajo diversas banderas, los Aviojet y Aviojet. Experiencia ya tenemos sobre lo que nos puede ocurrir. Lo que hay que saber, decidir y acertar ahora

es en la elección de ese avión, que será decidir —no hay duda alguna— entre EE.UU. y EUROPA.

De la misma manera que no se puede reformar la Sanidad sin consultar y oír a la clase médica, tampoco se puede decidir el FACA, pongamos por ejemplo, sin oír a quienes lo van a volar y a la industria española. Los aviadores dicen que velocidad y altura conservan la dentadura... y esta máxima es aplicable a la decisión FACA. Velocidad, porque hay prisa, pero altura para poder ver toda la problemática con la perspectiva necesaria. ¡Ojo!, porque nos la jugamos. Quien dé más en el tema de las contrapartidas industriales estará ofreciéndonos como una póliza de seguros para nuestra industria aeronáutica. De nuestros negociadores depende también el colarse por las fisuras de la ley de la oferta y la demanda, pues es prácticamente la primera vez en nuestra historia en que podemos negociar de tú a tú, sin paternalismos raros ni aguantando el que nos echen a la cara la factura de extraños favores.