

Le Bourget 2015

La 51ª edición del Salón Aeronáutico Internacional de Le Bourget se celebró del 15 al 21 del pasado mes de junio. Como es habitual, una comisión del Ejército del Aire tuvo la oportunidad de visitar el Salón, durante dos días, en el periodo reservado para las visitas de profesionales. La Comisión estuvo compuesta por personal del Estado Mayor y del MALOG, en representación del Jefe de Estado Mayor del Aire.

La presencia del Ejército del Aire en este tipo de eventos aeronáuticos es obligada. En esta ocasión, además de las funciones de representación institucional, la actividad se centró en mantener contactos informativos con los representantes industriales de los programas de mayor interés para el Ejército del Aire, así como en actualizar la información relativa a nuevos proyectos y tendencias tecnológicas de interés.

El año pasado, en el Dossier de Farnborough, se mencionaba la percepción de indicios de recuperación de la crisis económica, que tanto está afectando a la aviación militar. En este sentido, se relacionaban una serie de proyectos europeos entre los que destacaban: el desarrollo del radar de barrido electrónico (E-Scan) para el EF2000, la continuación del programa A-400M y la firma del acuerdo franco-británico para el estudio de viabilidad de un futuro UCAV (Unmanned Combat Air Vehicle).

En un escenario estratégico evolutivo, el Salón de 2015 se celebró en un entorno europeo marcado por tres condicionantes: la inestable situación económica de incertidumbre sobre la continuidad de Grecia en la Eurozona, la continuación de la tensión con Rusia, iniciada en el Conflicto de Ucrania, y la creciente crisis migratoria hacia Europa procedente del Sur y del Este.

En esta edición de Le Bourget se ha podido comprobar que la incipiente recuperación económica, aunque parece afianzarse en el sector civil, sigue sin apreciarse con claridad en el ámbito de inversiones para la Defensa. Por ello, le Bourget 2015 se ha caracterizado por la continuidad de programas militares ya existentes, destacando la presencia, tanto en exposición estática como dinámica, del A-400M que, tras el desgraciado accidente de Sevilla, vuelve a retomar su velocidad de crucero.

La oferta de aeronaves remotamente tripuladas (RPA, Remotely Piloted Aircraft), de tamaño y características diversas, sigue progresando; en particular para su empleo en la lucha contra las mafias de inmigración ilegal que tanto descontrol generan en las crisis de refugiados.

Sin embargo, fue notoria la escasa presencia de aviación de combate, quizás fruto de las tendencias de los conflictos de las últimas décadas, en los que el control del espacio aéreo se ha logrado con facilidad con los sistemas ya existentes; tendencia cuya validez se cuestiona tras el conflicto de Ucrania. Aunque la evolución "conceptual" en los países de nuestro entorno, y en las alianzas y organizaciones de defensa de las que España es miembro, ya se ha iniciado como reacción a la tensión que perdura con Rusia, ésta no ha tenido todavía repercusiones en inversiones reales.

En cuanto al armamento, la tendencia de años pasados no cambia tampoco en su esencia, continuando con el desarrollo de mejoras en la precisión, reducción de daño colateral y autonomía de la plataforma lanzadora; si bien, se observa que el desarrollo de armamento de empleo flexible e integrado en red comienza a ser una realidad.

Por otro lado, el Jefe de Estado Mayor de L'Armée de L'Air, General Denis Mercier (Supreme Allied Commander Transformation de la OTAN a partir del 30 septiembre de este año), aprovechó la ocasión que brinda este tipo de salones internacionales para dar una presentación sobre "lecciones aprendidas", que finalizó con reflexiones sobre el denominado Futuro Sistema Aéreo de Combate (FCAS), de aplicación también al EA, como así apunta el artículo de aviación militar de este Dossier.

Finalmente, hubo otros dos aspectos que conviene destacar. En primer lugar, el excelente discurso del ministro de Defensa francés en su recepción oficial a las delegaciones internacionales, en el que destacó la necesidad de dotar "realmente" a las fuerzas armadas con los medios adecuados para el cumplimiento de la misión, que los programas de cooperación industrial internacionales son la mejor forma de conseguirlo, la importancia de la participación de Francia en el proyecto MALE 2020 y el estudio de viabilidad, junto con Reino Unido, para un UCAV que formará parte de su Futuro Sistema de Combate Aéreo (FCAS).

En segundo lugar, la destacable presencia de nuestra industria nacional, que se concentró mayoritariamente en el Pabellón Español bajo el auspicio de la Asociación Española de Tecnologías de Defensa (TEDAE). Se pudo constatar, y reconocer in situ, el tremendo esfuerzo que llevan a cabo por especializarse en nichos de alto valor tecnológico que aportan un valor añadido al competitivo mundo de la aeronáutica civil y militar, así como su continua transformación para adaptarse a los nuevos escenarios económicos de Defensa (transformación de todo tipo: organizativa, dimensional, de inversión y objetivos, de nuevos estudios de mercado...).

Finalmente, solo queda subrayar que los artículos que componen este dossier exponen aquellos aspectos que se consideran de mayor interés, desde la perspectiva de la comisión del Ejército del Aire. Además de los tradicionales de aviación militar, civil y armamento, se incluye uno relativo a la citada conferencia sobre lecciones aprendidas de L'Armée de L'Air.