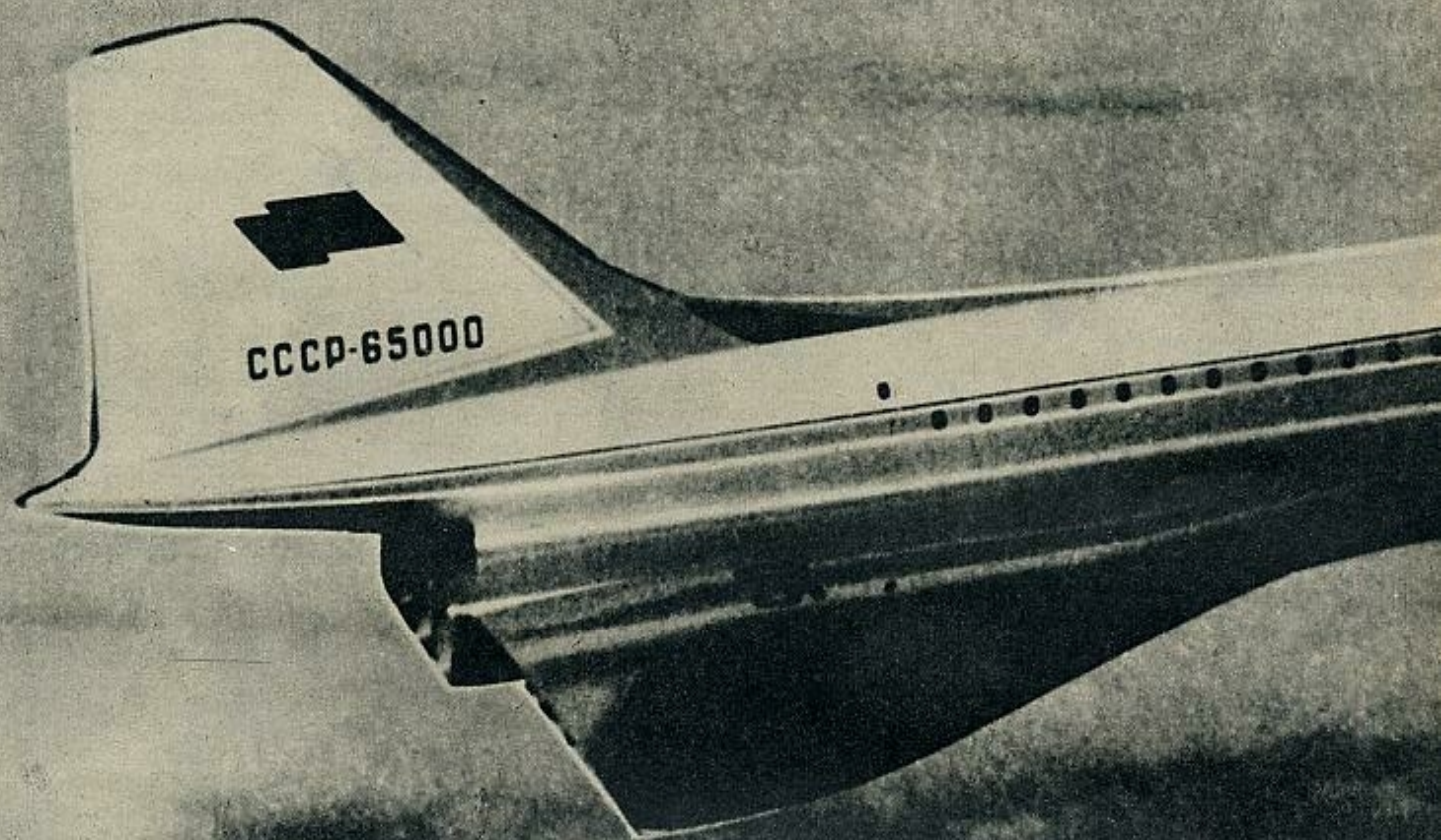


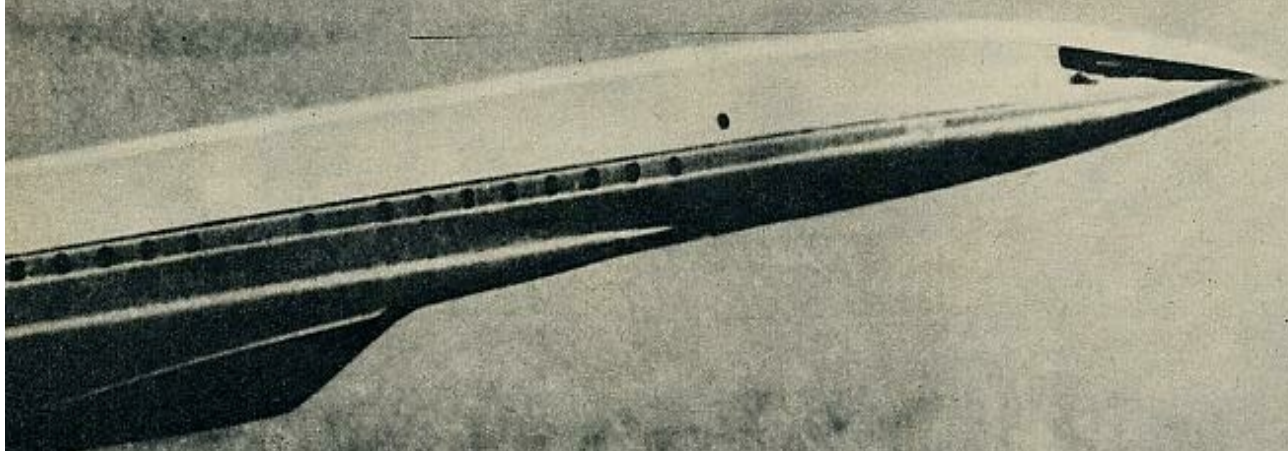
# LA GUERRA DE LOS GIGANTES SUPERSONICOS



**Se ha cumplido  
la profecía  
de  
Andrei Tupolev**

«**H**EMOS conseguido un año de ventaja sobre nuestros colegas franceses y británicos», ha declarado en Moscú Alexis Tupolev, hijo del famoso constructor soviético de aviones Andrei N. Tupolev, con motivo del vuelo de pruebas del primer avión supersónico comercial: el "TU-144". Alexis Tupolev es "constructor-jefe" del transporte supersónico soviético, y su padre, "constructor general".





# EL TUPOLEV GANA LA CARRERA

**EL** viejo ingeniero soviético (tiene ya ochenta años) había manifestado hace ya tiempo: «Haremos todo lo posible para que el "Tupolev 144" vuele antes que el "Concorde"». Ya ha volado. El

día de fin de año, el «TU-144» ha sobrevolado, durante treinta y ocho minutos, un aeropuerto moscovita, tripulado por el famoso piloto de pruebas Eduard Elyan. El primer vuelo de su rival franco-▶





Eduard Elyan, en la cabina del «TU-144», con el que la Unión Soviética acaba de ganar la carrera de los aviones comerciales supersónicos.



El «Tupolev 144», de frente y de medio perfil. A diferencia del avión franco-británico «Concorde», el «TU-144» lleva los motores bajo el fuselaje (el «Concorde», bajo las alas) y pesa veinte toneladas menos que su rival europeo. Coinciden en las alas en delta y en su morro basculante. A poco de conocerse el vuelo de pruebas del «Tupolev», un portavoz de la «British Aircraft Corporation» felicitó a los constructores soviéticos.





# EL TUPOLEV GANA LA CARRERA

británico "Concorde" no se espera antes de uno o dos meses. Por su parte, el primer avión comercial supersónico norteamericano, el "SST", no volará antes de 1972.

## ● No es un "Concordoff"

El "Tupolev 144" se parece bastante, en su forma externa, al "Concorde" franco-británico. Los técnicos de Toulouse y de Feolton le llaman, irónicamente, "Concordoff". La semejanza en la silueta puede explicarse por la necesidad de hallar un tipo de ala que permita volar a una velocidad de mach 2,2: 2.400 kilómetros por hora en el caso del "Tupolev" y 2.100 kilómetros por hora en el del "Concorde". Las investigaciones aerodinámicas realizadas tanto en Francia y Gran Bretaña como en la URSS, han llevado a resultados similares: el tipo de alas que entre nosotros han popularizado ya los trabajos periodísticos publicados sobre el "Concorde".

Por lo demás, el "TU-144" soviético difiere de su "hermano" occidental en diversos puntos: en su primera versión, el "TU-144" tiene capacidad para 126 pasajeros, en tanto el "Concorde" puede transportar a 134. El "Tupolev" es menos pesado que el "Concorde": 20 toneladas menos, lo que quizá explique que puede alcanzar velocidades superiores a las de su rival

franco-británico. Ambos aparatos tienen un radio de acción de 6.500 kilómetros y el mismo número de reactores (cuatro), pero los motores del modelo soviético tienen más potencia de despegue, consumen menos y producen menos ruido que los del "Concorde".

## ● Una nueva era

Con el vuelo del "Tupolev 144" se ha inaugurado una nueva etapa en la historia de la aviación comercial. Nadie duda que los soviéticos han ganado la primera manga. Sin embargo, es muy probable que ni el "TU-144" ni el "Concorde" puedan realizar vuelos regulares antes de mucho tiempo. El vuelo realizado en Moscú —y el que el prototipo de "Concorde" puede llevar a cabo dentro de un par de meses— era tan sólo un vuelo de pruebas. Ahora queda terminar de ponerlo a punto, hasta que consiga el certificado de navegabilidad.

En Francia se piensa que la URSS hará todo lo posible por que el nuevo avión supersónico figure en el próximo Salón aeronáutico de París, que se celebra tradicionalmente en el mes de mayo. La Unión Soviética desea desde hace tiempo penetrar comercialmente en los mercados aeronáuticos occidentales, y el Salón de París supondrá para ella una buena ocasión de

airear sus producciones. Actualmente, la URSS intenta conseguir para sus helicópteros gigantes "MI-6" el certificado de navegabilidad francés, que le abriría la puerta de otros mercados, como el norteamericano.

## ● La ofensiva comercial

Es de esperar que la ofensiva comercial soviética sea de envergadura. Seguramente el precio del "TU-144" será sensiblemente inferior al de sus "hermanos" supersónicos franco-británico y norteamericano, dadas las diferencias básicas entre los sistemas de producción de uno y otros países. Esto, unido a la ventaja lograda por el "Tupolev" respecto al "Concorde", podría tener efectos sensibles en los planes de venta de las firmas "occidentales".

Sin embargo, parece difícil, por razones administrativas, comerciales e incluso políticas, que el "Tupolev" soviético consiga penetrar masivamente en los mercados europeos o atlánticos. Lo más probable es que pase a formar parte de las flotas comerciales de los países socialistas y de algunos del "tercer mundo" que ya figuran entre la lista de clientes de la "Aviaexport": Egipto, Argelia, Cuba, Guinea, Malí, India y Ghana.

■ Reportaje gráfico: Fotokhronika Tass-Cifra y Europa Press.

Después de su vuelo inaugural, el «TU-144» es guiado por un pequeño reactor durante una de las pruebas efectuadas el último día del año.

