

Después del número
dedicado a lo SUB,
y en la línea
de ofrecer al lector
un trabajo monográfico
periódicamente,

triumfo

publicará
la próxima semana
un extraordinario
sobre

EL EROTISMO EN ESPAÑA

con las colaboraciones de

CAMILO JOSE CELA
MARIA AURELIA CAPMANY
GONZALO TORRENTE BALLESTER
DOCTOR ORTEGA
EUGENIO DE NORA
PABLO BERBEN
Y
XAVIER DOMINGO

AVIACION

El Outsider del cielo

En la batalla de los supersónicos, los soviéticos esperan introducir sus Tupolev 144 entre el Concorde y el SST.

La decisión es inminente: en los próximos días, el Senado norteamericano va a conceder los 290 millones de dólares que necesita la compañía Boeing para fabricar el primer avión de transporte supersónico americano, el SST. En caso de que la votación fuera desfavorable, el Presidente Nixon estaría dispuesto a encontrar un artificio contable para permitir que Estados Unidos siga conservando en el campo supersónico la supremacía que se ha asegurado en el del transporte subsónico.

En esta ocasión, la amenaza procede de dos lados: por un lado, el Concorde franco-inglés prosigue sus ensayos con normalidad y acaba de sobrevolar a 1,8 mach regiones habitadas de Gran Bretaña sin que su doble bang provoque los desgastes que cabría temer; por otro, su rival soviético, el Tupolev 144, posiblemente entre en servicio —en líneas interiores de la U. R. S. S.— a partir del próximo noviembre.

Los soviéticos no han ocultado, desde que comenzaron a fabricar su aparato, que pretendían conquistar el mercado occidental. Incluso dijeron que estarían dispuestos a ajustarse a las normas de seguridad vigentes en los países occidentales. No obstante, la mayor parte de los expertos dudan que el Tupolev pueda recibir rápidamente su certificado de navegabilidad en los países no comunistas. En efecto, los técnicos soviéticos aún no han preparado el informe indispensable sobre el comportamiento del aparato a diferentes velocidades, su resistencia, sus vibraciones, etc. El Tupolev ha sido reputado como un avión militar, con un asiento lanzable para el piloto y, dicen algunos expertos, «según normas de 1935».

Los dirigentes de las compañías aéreas occidentales desconocen también el consumo de keroseno del Tupolev 144, sus exigencias de mantenimiento, las condiciones de explotación. Todo aquello que permite estudiar la rentabilidad del aparato se mantiene secreto. Ningún piloto extranjero ha podido participar en un vuelo de ensayo. Así, pues, es dudoso que el Tupolev 144 pueda conseguir rápidamente el derecho a posarse en aeropuertos occidentales.

A pesar de su retraso (debido, sobre todo, al hecho de que los ensayos

se hacen según normas mucho más rigurosas), el Concorde parece tener más posibilidades. Lleva doce toneladas de aparatos electrónicos que graban constantemente 4.000 parámetros para el informe que será remitido a la Federal Aviation Agency americana cuyo certificado de navegabilidad es un título indiscutido en el mundo aeronáutico. Un piloto de la TWA, otro de la Pan Am, otro de la BOAC y otro de Air France se están familiarizando actualmente con el Concorde. Ingenieros de estas mismas compañías estudian ya, en Toulouse, los problemas de explotación.

A pesar de todo, el Concorde no entrará en servicio antes de finales del '73, mientras que para entonces —desde 1971— varias decenas de Tupolev 144 habrán recorrido ya centenares de miles de kilómetros por encima de los países comunistas. No se excluye la posibilidad de que los soviéticos consigan el certificado de navegación para el Tupolev 144 «en performances», como lo hicieron para el Tupolev 114 o el Ilyuchin 62. En estos dos últimos casos, los servicios de aeronáutica civil de los países occidentales se inclinaban por la demostración, con los hechos, de las garantías de seguridad que ofrecían los aparatos soviéticos.

El Tupolev 144 podría, en ese caso, atraer a las líneas internacionales del Aeroflot a todos los viajeros que tuvieran la curiosidad de experimentar las emociones del vuelo supersónico, y las grandes compañías internacionales no podrían permanecer durante mucho tiempo indiferentes ante semejante competencia. Según el senador norteamericano Magnusson, miembro de la subcomisión del Senado que estudia la petición de créditos para la realización del SST, el Japón pretende conseguir ya tres Tupolev 144. La noticia no ha parecido inverosímil: al igual que muchos países occidentales, Japón ve el desarrollo de su comercio con la U. R. S. S. bloqueado por el déficit de la balanza de pagos soviética. Los Tupolev podrían llegar a ser para los soviéticos una moneda de cambio.

Las posibilidades del Tupolev 144 no son, pues, despreciables. Esto explica sin duda, en parte, la decisión del Presidente Nixon de poner en marcha la construcción del SST. Hasta ahora, Boeing no había pedido créditos federales para fabricar un aparato civil. Pero esta vez la inversión es tal que el constructor no quiere lanzarse solo a la empresa. Asimismo, las ganancias son proporcionadas. Porque, a pesar del retraso con respecto a sus dos rivales, el SST tiene ya garantizado el éxito comercial. Sus marcas son superiores a las del Concorde y Tupolev 144 (doscientos treinta y cuatro pasajeros, en vez de ciento cuarenta; mach 2,6, en vez de mach 2,2) y apenas será más caro: cuarenta millones de dólares, en vez de treinta y cinco.

Así, pues, el Concorde y el Tupolev solamente podrán reinar en el aire por unos años. Veintiséis compañías han solicitado ya opciones para 122 SST americanos y Boeing espera vender 300 aparatos. ■ JACQUES OHANESIAN.