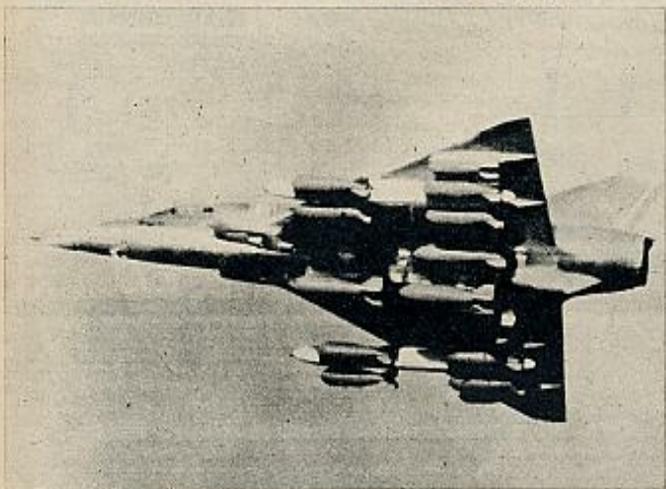


## AVIACION

### El nuevo "affaire" Dassault



EL "MIRAGE"

Algo no va bien en la industria aeroespacial francesa. Cuando ciertos constructores privados empiezan a llevar a cabo proyectos importantes con la bendición y el apoyo financiero del Estado, la industria nacionalizada se ve amenazada por una crisis larga y muy grave. El pasado 17 de octubre, Marcel Dassault, productor de los «Mystère», «Mirage» III, IV y V, daba una conferencia de prensa en la que, por primera vez en su vida de fabricante de aviones militares, tomó la palabra para anunciar que su casa iba a lanzarse a fondo en el terreno de la aviación civil. Después de la fabricación de su pequeño birreactor de negocios, «Fan Jet Falcon», vendido en el mundo entero —213 ejemplares—, Dassault emprende la del «Mercure», que será el auténtico sucesor francés del «Caravelle».

El «Mercure» será un birreactor con 130 plazas aproximadamente, muy similar al actual «Boeing 737» americano. Este «microbús» está destinado a hacer etapas no superiores a los 1.000 o 1.500 kilómetros. Su rentabilidad en semejantes recorridos podría ser superior a la de todos los aparatos de la misma categoría, sobre todo teniendo en cuenta que el «Mercure» estará provisto de dispositivos hipersustentadores, es decir, de un velamen especial capaz de hacerle despegar en una superficie de 1.000 metros, en lugar de los 2.000 o más que necesitan los «jets» actuales. Dos reactores americanos, «Pratt & Whitney JT-9D», arrastrarán el aparato a más de 900 kilómetros por hora. Lo que cuenta, para Dassault, es la velocidad.

Para la financiación del «Mercure», la firma italiana Fiat «pone» el 10 por 100, Dassault el 20 por 100 y el Estado francés el resto. Este mismo año, el secretario general de la Aviación Civil concederá un crédito de más de mil millones de pesetas para su fabricación.

Mientras tanto, Sud-Aviation, la mayor empresa francesa, que emplea a cerca de 27.000 personas, se interroga sobre el porvenir. La producción del «Caravelle» tocará pronto a su fin, lo que significa que a principios de 1970 no habrá trabajo para quienes lo fabrican, y que todas las empresas que trabajan para aquella se verán igualmente afectadas. En lo que respecta a los helicópteros, las perspectivas de trabajo a largo plazo no son mejores. Los «Alouette» II y III se hacen viejos y los aparatos recientes sólo han sido encargados en pequeño número. Hay proyectos, natural-

mente, pero no puede mantenerse viva una empresa que emplea a 27.000 personas fabricando sólo un helicóptero ligero. En cuanto al «SN-600» un birreactor de negocios, llegará después del «Fan Jet Falcon» y del «Jetstream» británicos, es decir, demasiado tarde. Quedan el «Concorde» y el «Airbus».

El «Concorde», cuyos dos prototipos siguen en período de prueba, aún no ha volado. Distintas compañías han tomado opciones sobre 74 ejemplares del aparato, pero ninguna ha hecho encargos en firme. Finalmente está el «A-300», «Airbus», enorme aparato destinado a etapas de 1.000 a 3.000 kilómetros y que Francia, Gran Bretaña y Alemania proyectan construir juntas. El «Airbus» responde a una necesidad precisa: se trata de un avión especialmente económico y capaz de transportar a 345 pasajeros. Este avión birreactor de 140 toneladas es objeto de los comentarios de los tres Gobiernos desde 1965, sin que se decidían a construirlo. De hecho, todo parece conjugarse contra este avión: la compañía alemana Lufthansa declara que no lo necesita, la British European Airways acaba de comprar veintiséis «Trident 3B» británicos, de 171 plazas. Además, la British Aircraft Corporation parece querer emprender, dentro de muy poco tiempo, la fabricación de un aparato de 220 plazas, el «B.A.C. 311». La firma está haciendo una prospección de mercado, y ya se ha puesto en contacto con cuarenta compañías aéreas de Europa, Estados Unidos y Japón. Otra amenaza contra el proyecto del «Airbus» es el del «Boeing». El gigante aeroespacial americano estudia en efecto un aparato del mismo tipo que podría convenir a las necesidades europeas. Trescientos expertos trabajan ya en él y las maquetas del aparato han sido sometidas a tests durante más de dos mil horas.

Los ministros de Transportes alemán, británico y francés deben reunirse dentro de tres semanas para decidir de la suerte del «A-300», y o bien darán luz verde al «Airbus», confirmando de este modo su deseo de resistir a la invasión americana y de preservar la existencia de sus industrias aeroespaciales —más de 300.000 trabajadores—, o bien dejarán su decisión para más tarde, lo que equivaldría, en lo que se refiere a Francia, a condenar a Sud-Aviation, y en lo que respecta a Europa, a perder la ocasión de vender un aparato más rentable que todos aquellos cuya fabricación se proyecta. ■ J. P.

## art buchwald

### LOS NUEVOS AUTOMOVILES

WASHINGTON.—Anteriormente a las elecciones, aparecieron los modelos de automóviles para 1969, de los que aquí se ofrece un examen previo:

El «Humber Humphrey»: Este modelo ha estado en el mercado durante mucho tiempo, pero debido a la competencia del «Gavilán Johnson» —construido por la misma casa— nadie sabía qué rendimiento podría dar. Los críticos dicen que es el mismo viejo modelo y que no ofrece ninguna novedad a los compradores. Pero los fabricantes afirman que, aunque su aspecto es el mismo, puede esperarse de él un rendimiento distinto. De todos modos, las ventas han sido muy lentas.

El «Nixon Mark VII»: Se pensó durante alguna época que el «Nixon» sería retirado del mercado a causa del enorme decrecimiento de las ventas en los pasados años. El «Mark VII» dispone de un motor más silencioso, gasta menos combustible y va dirigido al mercado familiar de la clase media, afirmándose que es mucho más seguro que el resto de los modelos para la próxima temporada. Hay indicaciones de que los clientes le están dando preferencia, aunque muchos se quejan de que no hay mucho donde escoger. Por fin ha resultado ser el preferido.

El «Gato Montés Wallace»: Este pequeño coche deportivo —construido en Alabama hace pocos años— provocaba la risa, pero ahora la gente ya no se ríe de él. Se está vendiendo no sólo en el Sur, sino también en el Norte. Se presenta en un solo color, el blanco. El fabricante descubrió que muchas personas tienen un instinto homicida cuando se trata de escoger automóvil, y explota este instinto prometiendo que este modelo arrollará a todo lo que se le ponga por delante. Quienes compran este automóvil reciben gratuitamente un letrero para colocarlo en el parachoques que dice: «¡Apoye a la Policía local!».

El «Muskie»: Este es el modelo más popular entre los jóvenes. En algunos sitios se vende más que el «Humber», principalmente porque carece de todos los accesorios de este último. Desgraciadamente, está expuesto en el mismo salón que el «Humber», por lo que no hay base fuerte para sostener a los dos modelos.

El «Agnew Ack/Ack»: Cuando fue presentado al mercado, su nombre era desconocido; de todos modos, recibe un fuerte apoyo publicitario y —para ser una incógnita— no, está del todo mal. Pero cada vez que todo parece arreglado, el fabricante tiene que recoger el modelo para hacerle nuevos ajustes.

El «LeMay Nuke III»: Este modelo salió muy tarde. El fabricante —que antes producía bombas— decidió probar sus condiciones de fabricante de automóviles y —aunque el «Nuke» se presenta en el mercado como un hermano del «Gato Montés Wallace»— es considerado por los expertos en seguridad como el vehículo más peligroso: aunque parece inocente, los que lo han probado dicen que tan pronto como se les pone el pie en el acelerador hace explosión el coche.

(Copyright 1968, The Washington Post Co.—Distribuido por Editors Press Service Inc.—Agencia Zardoya.)