

El fin de la producción del V-22 señala el fracaso de las ilusiones del Pentágono

Está previsto que la línea de producción del rotor inclinable V-22 se cierre en 2026, dada la falta de pedidos del Pentágono en el presupuesto del próximo año. Su destino ilustra la endogámica ilusión del complejo militar-industrial y su total falta de detector de errores.

El V-22 Osprey despegue y aterrice como un helicóptero, pero sus motores y rotores basculantes le permiten volar más lejos y más rápido que un helicóptero normal. Y, aunque los helicópteros exigen mucho mantenimiento, son un juego de niños comparados con la complejidad del V-22. La cuestión de fondo siempre ha sido la misma: ¿merece la pena exprimir el jugo?



Los promotores del programa, entre ellos los constructores Bell y Boeing, sostenían que el V-22 revolucionaría la

aviación militar y civil. Un equipo Bell-Boeing ayudó a redactar en 1991 un informe de la NASA en el que se pedía la creación de una red nacional de aeronaves comerciales basadas en el V-22 para el año 2000. Según el informe, «el mercado mundial podría demandar más de 2.600 helicópteros basculantes, más de la mitad de los cuales se exportarían». Una versión más pequeña del tiltrotor, abandonada por Bell en 2011, ha estado en desarrollo durante 20 años desde su primer vuelo. El V-22 sigue siendo el único rotor basculante del mercado. El Pentágono ha comprado 464 V-22, casi el 80% de ellos para los Marines. El programa costó unos 56.000 millones de dólares, 120 millones por ejemplar.

Una forma de reducir ese coste sería conseguir que otras naciones compraran V-22. Hay rumores constantes de que ejércitos de todo el mundo han estado tanteando los neumáticos del rotor basculante: Australia, Brasil, Colombia, Canadá, Indonesia, Israel, Italia, Japón, Qatar, Arabia Saudí, Singapur, Corea del Sur, Emiratos Árabes Unidos y Reino Unido han aparecido como posibles compradores. Las ventas militares y comerciales abaratarían cada V-22, lo que contribuyó a alimentar las exageradas previsiones de ventas.

Tras el lanzamiento del programa V-22 en 1982, el Pentágono estimó que vendería entre 400 y 600 V-22 a clientes extranjeros. «No estamos hablando de cientos de países» comprando V-22, dijo en 2011 el consejero delegado de Textron, propietaria de Bell. «Creo que son entre 10 y 12 países los que los van a comprar». En 2013, el número total de ventas extranjeras proyectadas había caído a 100 o menos.

Los vendedores siempre jugaron sus cartas cerca de su chaleco de vuelo. Bell y Boeing dijeron que el V-22 había cosechado un «interés significativo» de los posibles compradores en el salón aeronáutico de Dubai en 2011, pero los informes señalaron que «no los identificó.» Los militares fueron igual de tímidos. «En un futuro muy cercano podríamos ver bastante crecimiento en el área de ventas militares extranjeras'», dijo

en 2013 el marine que dirigía el programa. Según los informes, «declinó dar detalles».

Este falso auge de compradores en el extranjero continuó en esta década. «Sabemos que, de hecho, hay una serie de países que están mirando el V-22 en este momento», dijo un alto funcionario del V-22 en 2020, antes de declinar nombrarlos. Uno sabía que las cosas se estaban poniendo desesperadas cuando Bell empezó a vender el V-22 como «transporte VIP» para príncipes, potentados y pooh-bahs ultrarricos (aún no se conocen mordiscos, quizá porque los presidentes de Estados Unidos no pueden volar a bordo de los V-22).

A medida que la línea V-22 se reduce, la única venta al extranjero ha sido a Japón. Total de ventas en el extranjero: 17.

¿Qué ha pasado con todos esos clientes? Desaparecieron porque el V-22 cuesta demasiado y está en tierra con demasiada frecuencia.

El principal aviador de los Marines estimó en 2012 que su coste por hora de vuelo se establecería en torno a los 8.500 dólares en 2012, o unos 9.600 dólares en 2020, incluida la inflación. El pasado noviembre, la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno informó que el coste de volar un V-22 durante una hora en 2020 era de 43.767 dólares, un 21,8% más que en 2019. No cumplió su objetivo de capacidad de misión en ningún año fiscal de 2011 a 2021. En 2019, solo el 52% de los V-22 de la Infantería de Marina estaban listos para volar.

La chispa que generó el V-22 fue la fallida misión de rescate de 1980 en Irán para rescatar a 53 diplomáticos estadounidenses cautivos en Teherán. «El Departamento de Defensa vio la necesidad de un avión que pudiera realizar misiones de largo alcance y alta velocidad utilizando despegues y aterrizajes verticales», señaló la Marina en diciembre. Sin embargo, cuando se planteó precisamente una

misión de este tipo en 2011, el Pentágono recurrió a helicópteros convencionales UH-60 y CH-47 modificados para el ataque en las profundidades de Pakistán para llevar a Osama bin Laden ante la justicia por los atentados terroristas del 11-S.

Pero todo eso son noticias de ayer.

En diciembre, el Ejército anunció que comprará el rotor basculante V-280 Valor de Bell para sustituir a su anticuada flota de UH-60 Black Hawks. Está previsto que sea el segundo rotor basculante de producción del Pentágono, después del V-22. El programa V-280 podría suponer hasta 70.000 millones de dólares, según declaró el general de aviación del Ejército al anunciar el acuerdo. Eso incluye, añadió, «posibles ventas militares al extranjero».

Fuente: galaxiamilitar.