

El primer avión supersónico de combate 'made in Brasil' cobra vida

La sueca Saab, que fabrica el Gripen brasileño en colaboración con Embraer, prevé el vuelo de bautismo en 2025 mientras busca contratos para renovar la flota de Colombia y otros países latinoamericanos

El montaje de un caza de combate supersónico es una curiosa combinación de tecnología punta con el mimo y la meticulosidad del artesano de toda la vida. La tarea requiere altas dosis de paciencia y mil comprobaciones antes y después de apretar cada tornillo con delicadeza. El primer avión de combate *made in Brasil*, un F-39 Gripen fabricado por la sueca Saab en colaboración con la empresa aeronáutica brasileña Embraer, ya tiene aspecto de aeronave. Aunque todavía le quedan unos meses en este hangar de la ciudad de Gavião...

Peixoto, a 300 kilómetros de São Paulo hacia el interior. Teléfonos móviles, ordenadores y relojes inteligentes están vetados en la nave. Lo que aquí se cuece es secreto militar.



La industria de defensa autóctona alcanzó un hito el miércoles pasado, comenzaba la fase final del montaje del avión de combate brasileño, lo que en el sector aeronáutico llaman “darle vida” a lo que ahora es el fuselaje, pintado de amarillo claro e incrustado en un andamio que abraza el cuerpo y las alas.

Empieza ahora el proceso de colocarle el sistema nervioso, los 35 kilómetros de cables, los 300 kilómetros de tubos, el cerebro electrónico, el motor... Luego vendrán el tren de aterrizaje, la pintura de camuflaje, los test finales, Y, finalmente, cargar los misiles bajo las alas y la barriga. Entonces estará listo para patrullar la Amazonia –el mayor bosque tropical del mundo– o donde las Fuerzas Aéreas Brasileñas decidan desplegarlo.

El vuelo de bautismo está previsto para 2025, según explicó ese miércoles el sueco Häns Sjöblom, gerente general de la planta de Gavião Peixoto, a un grupo de periodistas invitados por Saab a visitar la “primera línea de producción del F-39 fuera de Suecia”.

Cuando en 2013 Brasil cerró su contrato con Saab para comprar 36 aviones de combate puso como condición que hubiera una transferencia de tecnología y que 15 de los Gripen fueran fabricados en suelo patrio.

Eso significa que 350 profesionales de Embraer han recibido formación y hecho prácticas en Linköping (Suecia) y han regresado a casa para fabricar, bajo la supervisión sueca, el F-39. “Sabemos hacerlo, somos eficientes y hacemos un buen producto a un coste competitivo”, recalcó Walter Pinto, vicepresidente de programas de defensa de Embraer.

La línea de producción de Brasil fue diseñada con la perspectiva de buscar nueva clientela en América Latina, sean las Fuerzas Aéreas Brasileñas o las de países vecinos. El hangar de montaje acoge ahora mismo tres aeronaves brasileñas en distintas fases de construcción. “Con la actual estructura, hay posibilidades [de aumentar la producción] si hay un nuevo encargo [de Brasil] o de otros países”, recalcó el gerente Sjöblom. La Fuerza Aérea Brasileña sopesa comprar un segundo lote de Gripen; quisiera que, como contrapartida, Suecia adquiriera algunos KC-390, el avión de carga militar que Embraer exporta a varios países, incluidos algunos socios de la OTAN.

Ahora mismo, los directivos de Saab en Brasil y de Embraer están muy atentos a Colombia, donde el Gobierno considera que ha llegado la hora de sustituir su flota de Kfir israelíes. La discusión, que empezó allí hace 15 años, estaba congelada en los últimos meses, pero la ruptura de relaciones diplomáticas con Israel por la brutalidad de la guerra de Gaza le ha dado una nueva actualidad al tema.

Saab es una de las compañías que ha presentado una oferta a Bogotá. Luis Hernandez, director de cooperación industrial en Saab Brasil, evitar entrar en detalles. En el negocio de los aviones de combate, a la confidencialidad exigida en el mundo empresarial, se suma el secreto que impone la seguridad

nacional. Hernandez explica que “Saab está participando de esas licitaciones. Estamos en una fase muy sensible en la que no podemos entrar en [revelar] nuestras estrategias. Podemos decir que Saab está abordando la posibilidad en Colombia [de suministrar F-39 Gripen de fabricación brasileña] y en otros países que están iniciando un proceso de adquisición. Y que vamos a poder responder a esos pedidos de acuerdo a los requisitos del cliente”.

Uno de los desafíos, adaptar la aeronave al clima tropical. Asegurarse de que opera al 100% también cuando la temperatura y la humedad son altísimas. Ningún piloto, y menos el de un caza en pleno combate, quiere que el cristal de la cabina se le empañe en pleno vuelo. Recientemente, el F-39 de pruebas hizo ensayos reales durante 20 días sobre los cielos de Belém, en la Amazonia. Es un caza original con hasta 800 sensores extra que realizan infinidad de mediciones cuyos resultados se transfieren encriptados a un centro de control por canales secretos.

“Se trata de que el avión vuele al límite”, explica Martin Leijonhufvud, jefe del centro de ensayos del Gripen de Saab Brasil. Consiste en someterlo a condiciones extremas (35 grados de temperatura ambiente, 85% de humedad), ver cómo responde e ir calibrando piezas o aplicando mejoras. En las pruebas de Belém, también dejaron el caza toda la noche a la intemperie bajo una tormenta tropical. Miraron el pronóstico del tiempo y eligieron el peor día.

Además de los 15 cazas que fabricará en su territorio, Brasil adquirió otras 21 aeronaves que van llegando gradualmente desde Suecia en barco. Las siete que la Fuerza Aérea Brasileña ha recibido ya surcan los cielos y van sustituyendo a la anticuada flota.

Fruto de la colaboración entre Saab y Embraer, la ciudad de Gavião Peixoto también acoge un centro de diseño y desarrollo de proyectos y otro de ensayos de vuelo, donde lo mismo se

simula una gotera en un compartimento diminuto que los pilotos entrenan con cero riesgo en batallas ficticias con aviones enemigos (rojos) y aliados (azules). Impresiona sentarse en la minúscula cabina para pilotar con el mando ubicado entre las piernas (al lado de la palanca que activa el asiento eyectable para emergencias) y darle gas con la mano izquierda hasta los 2.400 kilómetros por hora –el doble de la velocidad del sonido–. Colocar el caza en vertical o boca abajo resulta sencillo, pero marea al novato.

Comprar un lote de cazas –nadie compra solo uno– supone una abultadísima inversión que, además, solo se materializa transcurridos muchos años. En el caso de Brasil, en torno a una década. Así que los políticos se lo piensan mucho antes de estampar la firma final. El ultra argentino Javier Milei puede ser considerado una excepción. A los cinco meses de llegar al poder, compró a Dinamarca 24 cazas F-16 estadounidenses de segunda mano.

La presidenta brasileña, Dilma Rousseff, fue la encargada de culminar en 2013 la compra de los Gripen tras 18 años de discusiones. “Somos un país pacífico, pero no vamos a ser, de ninguna manera, un país indefenso”, dijo entonces. La compraventa se cerró con los nórdicos por 4.500 millones de dólares de la época frente a los cazas Dassault fabricados por Rafale, que ofrecía Francia, y los F-18 de la estadounidense Boeing. En la decisión definitiva pesó un factor inesperado: el espionaje de los servicios secretos de EEUU a la presidenta Rousseff, desvelado por el analista Edward Snowden. El Gobierno brasileño concluyó que no podía confiar sus aviones de combate a los estadounidenses.

Oficialmente, los criterios para quedarse con los Gripen suecos fueron el rendimiento de los aparatos, el coste –de comprarlos, operarlos y mantenerlos durante décadas de vida útil– y la transferencia de tecnología. Gracias a ella, Brasil está a las puertas del selecto club de los países que fabrican cazas supersónicos. Y tanto Saab como Embraer confían en

lograr nuevos encargos para exportar cazas made in Brasil.

Al otro lado del Atlántico, la empresa de defensa sueca produce a todo vapor para satisfacer las demandas derivadas de la guerra de Ucrania. Es de esperar que la reciente incorporación a la OTAN de Suecia, con Finlandia, impulse aún más el negocio. Las acciones de Saab y otras empresas del ramo están disparadas.

Y, mientras América Latina puede seguir presumiendo de no tener conflictos armados entre países, una guerra abierta en Europa y otra en Oriente Próximo, sumado a la tensión entre las dos superpotencias en torno a Taiwan, auguran más bonanza para la industria mundial de la defensa.

Fuente: elpais.