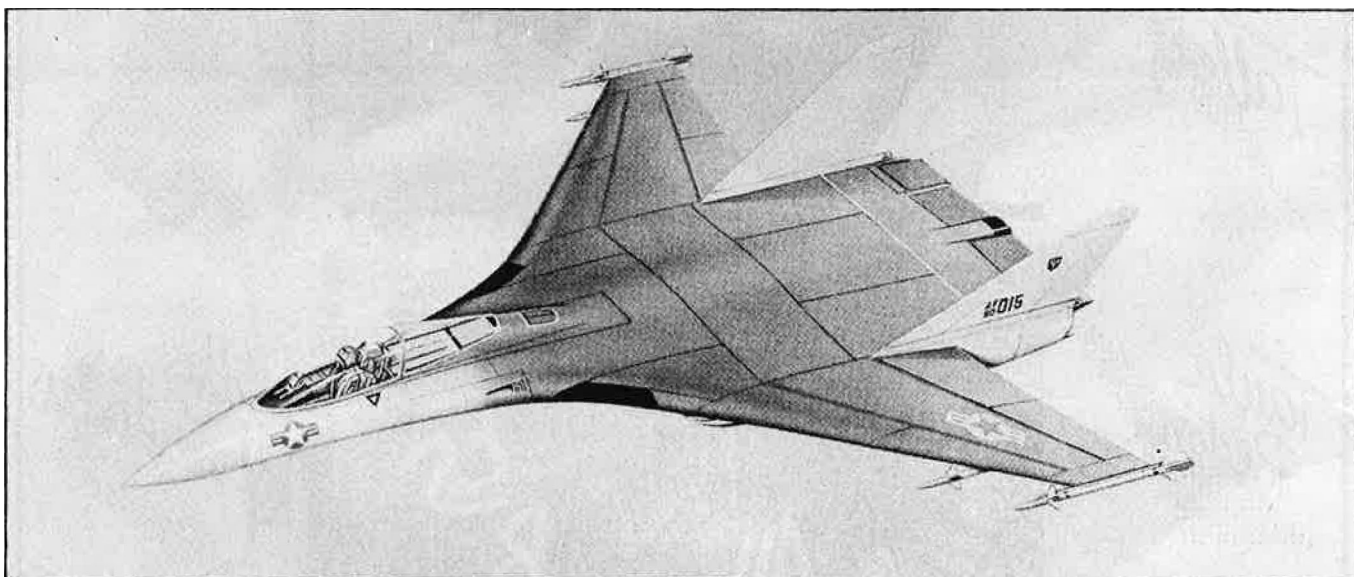


Internacional

LES DIFICULTATS DELS ATA I ATF

Tallar les ales als nous caces

Els programes ATF —de la USAF— i ATA —de la U.S. NAVY—, representen un avanç revolucionari respecte als caces utilitzats fins a l'actualitat. Però mentre els programes d'alta tecnologia militar cada vegada exigeixen despeses més grans, el Congrés sembla decidit a reduir el dèficit del tresor. La Força Aèria i l'Armada, per la seva banda, no volen sacrificar els seus programes.



L'ATX, l'avió de l'any 2000 de les forces americanes.

El projecte del nou caça dels Estats Units, un avió revolucionari que superarà àmpliament els actuals, ja està en marxa. Els programes ATF —de la Força Aèria i ATA de l'Armada— poden fondre's, per raons econòmiques, en un sol programa: el de l'avió ATX.

Fou a primers dels anys vuitanta, quan la US Air Force realitzà els primers estudis per desenvolupar l'ATF —Advanced Technology Fighter—. En canvi, la U.S. Navy era molt més discreta. Fins i tot, anunciava, l'any 1985, que no faria programes nous fins a finals de segle i que continuaria amb els seus A-6 i F-14.

Però la realitat, en aquest darrer cas, és molt diferent. L'Armada va prendre una precaució i va fer un «black programme», per salvar-se de la vigilància del Congrés. Aquests programes s'escapen de la investigació detallada del Congrés. Es nodreixen de generosos pressupostos, sense indicació de detalls. L'evolució dels programes només és coneguda pels congressistes de les comissions. Però el Congrés acusà el

Pentàgon de voler escapar, amb aquests «black programmes», del seu control. Els congressistes fan vius atacs contra aquesta tàctica. A instàncies del Congrés, el Secretariat de Defensa, tot i els imperatius de protecció de la seguretat nacional, ha hagut de demanar a la Navy desclassificar el programa ATA —Advanced Tactical Airplane.

Avions de 100 milions de dòlars/unitat

L'USAF, per la seva part, ja creà, el 1983, un programa dirigit pel coronel Picierello. Una vegada conegut el projecte, es feren moltes especulacions sobre el cost. Durant els primers temps de l'administració Reagan, el Pentàgon obtingué molts fons, fruit de l'optimisme de l'època. Però això es revela cada vegada més difícil. Els programes d'alta tecnologia militar exigeixen cada punt despeses més grans i això es converteix, de vegades, en un obstacle insalvable. L'octubre de 1984, el coronel Picierello avaluà un preu optimista

per l'ATF. Digué que aquest vindria a costar el mateix que un F-15C Eagle.

El preu d'un F-15 pot oscil·lar entre els 35 i 40 milions de dòlars per unitat, si bé hi ha qui dona un preu una mica superior —40 o 45 milions—. És a dir, gairabé 6.000 milions de pessetes per cada aparell. El febrer de 1985, el Pentàgon rectificà l'estimació de Picierello i digué que l'ATF podria costar com una vegada i mitja un F-15. Però l'abril del mateix any, un informe de l'Oficina de Pressupostos del Congrés feia una altra estimació: costaria entre 1,8 i 2,5 vegades un F-15.

Això no és més que la tendència que han seguit els preus dels avions en els darrers anys, però en una situació econòmica com l'americana, el fet és preocupant per a la USAF. Cada nova generació d'avions de combat ha vist com el seu preu es multiplicava per 2,5 i fins i tot per 4 el de la precedent. Així, l'F-86 dels anys cinquanta valia 600.000 dòlars, mentre que l'F-15 valia 12 milions de dòlars per unitat —preu de producció—. El procés d'augment de preu s'escapa de les previsions inflacio-

nistes i sembla més aviat una característica dels preus d'armament. El 1986, la USAF fixà el seu objectiu, l'ATF, que hauria d'aparèixer el 1985, costaria entre 35 i 40 milions de dòlars, és a dir, gairebé com un F-15. El Pentàgon ha explicat que hi ha dues opcions. L'opció A, que és seguir les tendències i, l'opció B, que consisteix a fixar un preu que no pot ser sobrepassat de cap manera. Si es tria l'opció A, el preu se'n pot anar als 100 milions de dòlars per unitat. No és la primera vegada que el Pentàgon s'enfronta amb un problema així. Robert McNamara ja havia proclamat la doctrina de cost-efectivitat. Però el preu dels IFX — esdevinguts després F-III — ja fou entre 2,5 i 4 vegades més alt que el que McNamara havia previst el 1961.

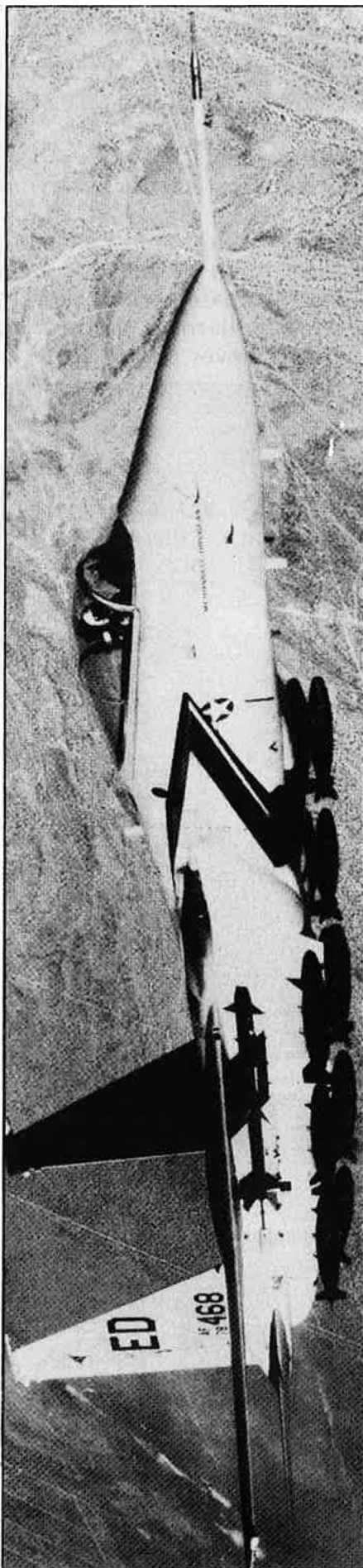
De la mateixa manera que es va fer en aquella època, el Pentàgon ha anunciat la possibilitat de creuar els programes ATF-ATA. Així, l'ATF és un avió de superioritat aèria. L'Armada pot tenir una versió adaptada als porta-avions. Per la seva banda, l'ATA és un avió d'atac i de penetració profunda. La USAF podria triar una versió terrestre de l'ATA.

Aquest seria un camí paral·lel al dels IFX. Aquest fou desenvolupat conjuntament per la USAF i la Navy. Els primers tingueren l'F-IIIA i els segons l'F-IIIB. El resultat no fou precisament un èxit. L'F-IIIB era massa gros i pesant per a resultar operacional en porta-avions. Avui, a més, tant la USAF com la Navy desitgen prosseguir amb la seva autonomia i no volen sacrificar els seus programes.

La situació, però, no és tan fàcil. El secretari adjunt de Defensa, Donald A. Hicks, ha dit que amb els programes ATF i ATA «farem tot l'esforç per a establir una coordinació i cooperació; si no, ens arrisquem a perdre'ls tots dos...». El Congrés vol reduir el dèficit del tresor i l'economia mana.

Dificultats per coordinar la US Air Force i la US Navy

Així, sembla possible que els dos programes es desenvolupin conjuntament en un. Si bé fer un ATA en versió terrestre no sembla gaire difícil, sí que és més complicat adaptar l'ATF a les necessitats de la Navy. El març de 1987, de fonts industrials americanes, se sabé que la Navy considerava l'encàrrec de 522 ATF modificats. El cost global s'estimava en 20.000 milions de dòlars, als quals s'ha d'afegir els 45.000 milions de dòlars que la USAF invertiria en 750 ATF. En resum, se-



ria un cost de 65.000 milions de dòlars i una producció de 1.272 aparells. Aquestes xifres suposen que es calcula un preu per unitat de 51 milions de dòlars, per damunt de l'assenyalat a l'opció B. Les versions per a la Navy ja han estat presentades pels constructors del programa ATF, Northrop i Lockheed. Des d'aquell moment, sembla que la Navy considera la cosa més seriosament.

Malgrat tot això, les dificultats tècniques són grans, ja que el precedent de l'F-IIIB s'ha de tenir en compte... L'F-4 Phantom II ha estat utilitzat per la Navy i la USAF amb èxit, però es tractava d'un programa naval, adaptat després a les necessitats de la USAF. El cas invers és molt més complex de dur a terme.

Per això, el programa ATA no té tants interrogants. La Navy voldria uns 500 aparells i la USAF uns 300. De tota manera, cal recordar que la limitació de preu imposada per la Navy a la Grumman, constructora de l'F-14, va fer que aquesta casa perdés dos milions de dòlars per cada avió produït. L'empresa amenaçà de declarar-se en fallida si no es revisava el preu. Una comanda iraniana i certa revisió contractual salvà la Grumman. Podria haver-hi ara el mateix risc?

Ara, per a l'ATF, la USAF ha seleccionat dos equips de contractants: Lockheed, que dirigirà un equip amb Boeing i General Dynamics, i Northrop, associat a McDonnell Douglas. El programa ATA també ha desenvolupat dos equips: Grumman i General Dynamics, d'una banda i, McDonnell Douglas i Northrop d'altra banda. Aquí hi entren altres aspectes, ja que les empreses associades per l'ATA — Lockheed-GD i Boeing — estan implantades en quatre estats que tenen 89 membres a la Cambra de Representants. La realització del programa podria generar deu mil llocs de treball només a Califòrnia del Sud. Això i les pressions exercides sobre els constructors, per a incorporar el màxim d'alta tecnologia sense superar els límits presupostaris, són qüestions a recordar.

Però tot això escapa a les raons purament estratègiques que situen tant l'ATF com l'ATA, en una escala revolucionària respecte als caces utilitzats actualment..

Centre d'Estudis Estratègics de Catalunya

CEEC

Strategic Studies Center of Catalunya