

# Impresiones sobre la primera exposición aeronáutica y del espacio estadounidense

## “AMERICA AIR SPACE 88”

JESUS BAZA BALANTE,  
Comandante Ingeniero Aeronáutico

### PREAMBULO

LOS EE.UU. que posiblemente sean el país con la industria espacial y aeronáutica más potente y avanzada del Mundo no celebraban hasta ahora una Exposición Anual o Bianaual de sus productos, exhibiendo los mismos en las celebradas, en otras naciones, especialmente en las de Francia e Inglaterra. Este hecho de por sí insólito tiene su explicación en problemas internos de los EE.UU para la elección del Estado y la Ciudad anfitriona de la exhibición, afortunadamente el Gobierno Federal decidió que el Estado fuera California y la ciudad San Diego basándose en:

1.º La bondad de su climatología que asegura con una alta probabilidad de acierto que las condiciones

meteorológicas serán adecuadas para las demostraciones aéreas en el mes de mayo.

2.º Su tradición de pionera en la Aviación (Lindbergh construyó su Spirit of St. Louis en San Diego, es la cuna de la Aviación Aero-Naval actualmente la que cuenta con mayores efectivos aéreos en las FF.AA. de los EE.UU.).

3.º California es sede de grandes Industrias Aeronáuticas, de compañías subsidiarias de las Industrias Aeronáuticas y cuenta con Bases aéreas estrechamente vinculadas en la experimentación aeronáutica militar, civil y espacial (Edwards, China Lake, etc).

4.º En los alrededores de San Diego, muy cerca de la frontera con México están ubicadas las instalaciones del Aeropuerto Brown Field donde anualmente se celebra una Feria Aérea.

### AMERICA AIR SPACE 88

#### Generalidades

La decisión federal de autorizar con carácter anual la celebración de una Exposición Aeronáutica y Espacial a partir del año 1988 en Brown Field - San Diego, California ha levantado no pocos resquemores y polémicas que desgraciadamente se han reflejado en la Exposición.

De alguna manera parece que las grandes Compañías fabricantes de aviones (Boeing, McAire, Lockheed, Northrop, Grumman, etc.) han boicoteado la Exposición al no presentarse en ella con los medios a que nos tienen habituados en Europa, donde además pagan un buen dinero por el alquiler de los locales y los derechos de exhibición, el porque de esta actitud me es desconocida, aunque sospecho que se debe

*La presencia soviética en la exposición queda mostrada con este ANTONOV-124 "RUSLAN", el avión de mayor tamaño en el mundo.*





La USAF estuvo representada, entre otros, por este F-15 en exposición estática.



Una banda del Cuerpo de Infantería de Marina de los EE.UU. amenizó el acto.



El "Talón" de la USAF es todavía un eslabón esencial del "TRAINING COMMAND".

a rivalidades entre Estados de la Unión.

Otro factor importante, yo diría básico, a tener en cuenta es que, en este País, cualquier actividad ha de resultar económicamente rentable, es decir, que como ya he indicado, el Gobierno autoriza la celebración de la Exposición e interviene en caso de disputa, pero la viabilidad económica de la misma es responsabilidad de sus organizadores, que tienen la obligación no sólo de cubrir gastos, sino además de ganar dinero.

Para lograr este objetivo, al menos esa es mi impresión, el Comité organizador de la Exposición ha mezclado la antigua Feria Aérea que se celebraba en Brown Field con lo que es una Exposición Aeronáutica y Espacial con el propósito de atraer a multitud de público (200.000 personas cada día de fin de semana) ansiosas de presenciar, previo pago de la correspondiente entrada, las actuaciones circenses de pilotos acrobáticos, de escuadrillas acrobáticas (Blue Angels, Snowbirds, Thunderbirds, etc.) y de grupos paracaidistas especializados, o revivir nostalgias observando el vuelo y buen estado de mantenimiento de los aparatos de la Fuerza Aérea Confederada equipada con aviones de la Segunda Guerra Mundial, de bellísima estampa y glorioso recuerdo (Mustang, P-38, B-17, etc.)

### Inauguración

Una vez situados en ambiente vamos a entrar en la descripción de lo que ha sido esta primera América Air-Space 88.

Se iniciaron los actos, ocupando la Tribuna Presidencial Mr. Robert Wilson Presidente del Comité de la Exposición el cual dio la bienvenida a los asistentes y presentó al Reverendo Carrol quien hizo una invocatoria a la Divina Providencia y solicitó su protección para los arriesgados aviadores que iban a participar en las demostraciones aéreas, lo que es habitual en este País, a pesar de ser confesionalmente laico. Después Mr. Wilson presentó al Señorito Tony Aliengena, un chaval de 9 años que el año pasado cruzó en vuelo de único piloto a bordo de una Cessna de Oeste a Este los EE.UU. ello puede servir de índice de las facilidades que se ofrecen por estas tierras a los innovadores

o aventureros de toda condición y edad. La última presentación de Mr. Wilson fue la de la Alcaldesa de San Diego Mss O'Connor quien a su vez presentó al Gobernador de California (nombre de tierras novelescas de ensueño, Las Californias) Mr. Deukmejian con lo que llegó el Aire Force Number 2 y a bordo del mismo el Vice-Presidente de los EE.UU. Mr. George Bush.

Mr. Bush después de las presentaciones, discursos etc. de rigor en estos actos (en este país son habitualmente breves y poco protocolarios) delegó el honor de cortar la cinta inaugural que sostenían dos personas a lo ancho de la pista de aterrizaje en un piloto acrobático, quien aprovechando la ocasión lo hizo con el empenaje vertical de su avión en una pasada en invertido.

Cuando todavía estábamos boquiabiertos por la originalidad de la inauguración nos pusimos en primer tiempo de saludo, ya que la Banda de las USMC que venía amenizando el acto con diversas piezas musicales civiles y militares, ortodoxos y heterodoxas atacó el himno nacional de los EE.UU. que fue maravillosamente interpretado en un solo por una Sra. en medio del silencio y respeto de todos los asistentes. A continuación asistimos a la actuación de los Hombres Rana de la USN. En serio. Se lanzaron desde un C-130, primero a pelo y luego, un rato después de volar, abrieron algo intermedio entre un paracaídas rectangular y un ala delta y después de algunas piruetas, botes de humo con los colores nacionales, azul, rojo y blanco, aterrizaron enfrente de la Tribuna en formación de a uno.



*Miembro de la Fuerza Aérea Confederada*

La parte más interesante (desde el punto de vista profesional) corrió a cargo del B-1 (bombardeo estratégico supersónico) que nos deleitó, con pasadas a baja y alta velocidad haciendo gala de su maniobrabilidad.

No puedo dejar pasar sin comentario que la zona de inauguración y autoridades se encontraban profusamente decorada con banderas de los EE.UU., de sus Estados y de los Estados que participaban en la Exposición, entre los cuales nos contaban. Pero además resulta curioso que seguramente no encontraron nuestra bandera actual y la que ondeaba al viento de Brown Field era la versión del siglo XVIII (sería un detalle regalar una para el próximo año).

Aparte de ello, el podium de la Presidencia tapaba la vista de la pista a los asistentes al acto ya que la Presidencia daba la espalda al eje longitudinal de la misma, así que cuando se iniciaron los festejos aeronáuticos, la Presidencia volteó sus sillas y quedó de cara y los demás nos subimos en las nuestras para poder ver algo. (Fallos de principiante).

Terminados los actos oficiales acudimos a recoger nuestras tarjetas definitivas y nos atendieron maravillosamente, haciéndonos pasar a la Sala de Autoridades, donde justo en ese momento (al segundo) se cerraba el bar y no hubo forma ni de tomar una Coca-Cola a pesar de las reiteradas gestiones de los Relaciones Públicas y Autoridades de la Exposición. Por fin al rato (hora y media) logramos recibir nuestras tarjetas, con lo que dimos

*No podían faltar los aviones de la Fuerza Aérea Confederada que se mantienen en vuelo. Esta fortaleza volante es un ejemplo.*







Un MUSTANG en perfectas condiciones de vuelo.



Una fortaleza volante de la Fuerza Aérea Confederada junto a un Hidro "CATALINA" con los emblemas del 75 aniversario de la Aviación Naval de los EE.UU.



Durante la exposición actuaron las escuadrillas acrobáticas "BLUE ANGELS", "SNOW BIRDS" y "THUNDER BIRDS".

por terminado el día e iniciamos la búsqueda del coche, claro que busca que busca en el camino encontramos un bar, con cerveza y Coronales de Fuerza Aérea Confederada (en esta curiosa organización todos son Coronales) que se apiadaron de nosotros y nos dejaron comer y beber algo, eran las 5 de la tarde de un día que había empezado en Washington para el Tte. Coronel Gómez Carretero a las 2 de la mañana.

Este día inaugural terminó con un agasajo ofrecido por el Ayuntamiento de la vecina ciudad mejicana de Tijuana, que estuvo, brillante de colorido y canciones y abundante de comida regional y margaritas (bebida popular mejicana -tequila, sal y limón). La organización de este acto fue perfecta pues nos transportaron en autobuses VIP desde San Diego a Tijuana y viceversa, recordándonos la necesidad de Pasaporte y facilitando los trámites de Frontera.

#### Días comerciales

Como ya he indicado se echaba en falta la presencia de las grandes compañías y se observaba en la organización un cierto aire de provisionalidad, ya que, los "stands" se encontraban instalados bajo enormes estructuras metálicas cubiertas de una especie de lona plástica, en resumen, grandes tiendas de campaña donde al lado de los "stands" dedicados a compañías auxiliares de aviación, (láser, ópticas, plásticos, etc.) aparecían los oficiales (US Air Force, Navy, etc.) y entremezclados con ellas los de propaganda turística de Estados de la Unión, que ofrecen facilidades y recortes fiscales para la instalación de industrias, (generalmente los Estados centrales del norte del país que están poco poblados.)

Uno de los "stand" más interesantes que vimos fue el Hughes donde se exhibía nuestra bandera y el emblema de EA por ser nosotros usuarios del APG-65, en este stand se podían ver modelos de los misiles AMMRAN, PHOENIX y MAVERICK entre otros.

La exposición estática de aviones y helicópteros en el exterior tenía como "estrellas" los F-15, F-16, F-18, F-20 y el AV-8 entre los cazas, el C-5 y su homólogo ruso como transportes y el Apache como helicóptero.



Autogiro experimental. Un diseño que no pierde actualidad.



Aspecto de la estrecha colaboración entre la industria del automóvil y la aviación deportiva.

y en cuanto a número, la palma se la llevaban, las avionetas ligeras, verdaderos juguetes para mayores a unos precios asequibles, para el mercado de los EE.UU. recuerdo una biplaza que era casi un ultraligero con capota, remolcable por coche, aparcable en el garaje y que costaba menos de un millón y medio de pesetas (carrera de despegue 65 mts.).

### CONSIDERACIONES FINALES

Si los EE.UU. pretenden como parece lógico que su Exposición Aeronáutica y del Espacio ocupe un lugar parejo al de su Industria en el Mundo les queda camino por recorrer hasta alcanzar la organización de las de Francia e Inglaterra, además de construir las instalaciones adecuadas para esta clase de Exhibiciones.

Por otro lado deberían abandonar sus reservas mentales y exhibir los últimos adelantos de sus industrias aeronáuticas y estar dispuestos a



No podían faltar réplicas de aviones históricos. Aquí un "FOKKER" triplano de la Primera Guerra Mundial.

venderlos sin reservas, tanto el hardware como el software, (hubiera sido interesante, por ejemplo ver en esta Exposición el F-19 Stealth, que por otro lado esta como modelo a la venta en las jugueterías).

Conociendo un poco este país y

la tenacidad con que acometen una tarea, tengo la seguridad de que en muy pocos años, los fallos y faltas cometidas en ésta, su primera Exposición, serán corregidos y la American Air-Space alcanzará el puesto que le corresponde. ■

Conociendo un poco la tenacidad de los Estados Unidos, se puede asegurar que la "American Air Space" alcanzará el puesto que le corresponde.

