

Le Bourget 1909-1989: Testigo de 80 años de revolución tecnológica

JOAQUIN SANCHEZ DIAZ,
Comandante de Aviación

SIN lugar a dudas, el Salón Internacional de Aeronáutica y Astronáutica de Le Bourget es uno de los espectáculos aeronáuticos más importantes que se celebran en el mundo. Con una periodicidad bienal, se muestran en él todas las novedades existentes en el panorama aeronáutico. Para los fabricantes, Le Bourget es un escaparate donde pueden exponer sus productos ante un público entendido y exigente, entrando en contacto con el vertiginoso mundo de la industria aeronáutica; no estar en Le Bourget significa ser muy poco en el concierto aeronáutico mundial. Para los técnicos, Le Bourget supone la gran oportunidad de estar en contacto directo con las más recientes producciones, las últimas tendencias y los más importantes logros tecnológicos. Para cualquier aficionado, asistir a este Salón significa tener la gran suerte de poder ver en directo el mayor espectáculo del mundo en materia aeronáutica y poder contemplar las primeras evoluciones en público de prototipos que serán los aviones del futuro.

UNA GRAN ORGANIZACION AL SERVICIO DE LA AERONAUTICA MUNDIAL

No sería posible un evento de la magnitud del Salón de Le Bourget si detrás de todo ello no existiera una enorme organización dotada de una ingente cantidad de medios y del personal necesario para que todo funcione adecuadamente. El hecho de disponer de abundantes medios no quita en absoluto el mérito de haber sabido realizar una estructura que sirva de adecuado marco y que haga que tenga el esplendor que se merece.

Tal vez el mayor mérito de su organización está en haber sabido

encontrar el exacto equilibrio de manera que se conjuguen al mismo tiempo los intereses comerciales de los expositores, se satisfagan las inquietudes de los técnicos y se complazcan las curiosidades de un ávido público entendido; todo ello manteniendo las medidas de seguridad necesarias.

Las instalaciones del Salón se componen básicamente de cuatro áreas:

— Area de expositores: Consta de varios edificios, tipo hangar, dentro de los cuales se instalan los stands de las diversas compañías. Sólomente las naciones industriales más potentes poseen su propio edificio, como USA, URSS, Francia e Israel. Otras, como Alemania, Reino Unido y Canadá poseen una zona específica dentro de uno de los hangares, donde reúnen a todos los participantes de ese país.

— Area de exposiciones estáticas: Es un amplio aparcamiento al aire libre en el que se exponen todos los aviones que participan en la exposición, así como armamento de todo tipo.

— Area de chalets: Se trata de unos 150 chalets adosados, de diferentes tamaños, que son alquilados por otras tantas compañías y que sirven para satisfacer los aspectos sociales de la exposición; en ellos los expositores reciben y agasajan a sus clientes.

— Area de exhibición aérea: Es la ocupada por las pistas de aterrizaje y una zona aneja sobre la que se realizan las exhibiciones aéreas. Esta zona está separada de las otras tres áreas por motivos de seguridad ante un posible accidente y está estrictamente vigilada por radares para evitar que los aviones sobrepasen los límites establecidos.

La edición de este año abrió sus puertas al público el pasado 8 de

junio y se extendió hasta el día 18. El público en general sólo puede asistir durante los fines de semana, reservándose los días laborables para los profesionales; la prensa tiene acceso libre todos los días.

Más de 400.000 personas han asistido este año al Salón para ver a los 1.026 expositores de 34 países que componían la muestra. Los 2.100 periodistas acreditados harán conocer al mundo entero lo que allí han visto. El Salón ha ido en aumento desde sus primeras ediciones; en las últimas cinco, la evolución es la que refleja el cuadro de la figura 1.

Los aviones presentados fueron muy numerosos; algunos de los cuales era la primera vez que se presentaban en el Salón.

LE BOURGET: UN VERDADERO CALEIDOSCOPIO

Le Bourget es la mayor exposición del mundo occidental sobre todo lo relacionado con la aeronáutica y el espacio, tanto en su aspecto militar como civil. En la presente edición, el mayor interés desde el punto de vista de la aviación militar ha estado centrado en los productos ofrecidos por la Unión Soviética. Los mayores aviones de línea no han sido el Airbus, ni pertenecían a British Aerospace, Boeing o McDonnell Douglas, sino a Ilyushin y Tupolev. La atracción de los aviones militares no se centraba en ningún nuevo avión americano, que no existió, ni siquiera en el francés Rafale, sino en el Sukhoi Su-27. Por encima de todos ellos planeaba la majestuosa imagen del avión más grande del mundo, el Antonov An-225. Mientras que en este Salón, Francia y todo el mundo occidental, celebra el doscientos aniversario de la Re-

volución Francesa, la Unión Soviética celebra su nueva imagen con un acertado golpe de efecto.

Quedan ya muy lejos los Salones de Le Bourget y Farnborough de hace 40 años que se traducían en una simple exposición de productos nacionales que permitía dar vía libre al chauvinismo en un afán de resaltar la supremacía nacional del país anfitrión y en los que los extranjeros sólo podían ir, ver y comprar. Hoy en día la industria aeroespacial es internacional y el mercado tiene un ámbito mundial.

clientes que reúnen unas condiciones políticas y económicas aceptables.

Por otra parte, los rusos tienen un buen número de nuevos productos que parecen ser técnica y operativamente equivalentes a sus competidores occidentales. Por primera vez, una compañía aérea occidental podría considerar la compra de un avión soviético; también por primera vez, un avión militar ruso podría venderse en base a sus méritos en vez de por razones político-económicas.

la alarma. 1988 es sólo un punto de inflexión en el panorama aeroespacial. En los próximos años, los franceses habrán comenzado la producción del Rafale que volará sin descanso para impresionar a potenciales clientes; los países del EFA irán muy probablemente a la caza de compradores para su producto. Por su parte los americanos se lanzarán a ofrecer sus aviones y equipos alentados por una administración ansiosa de equilibrar su balanza de pagos. Todo ello en un ambiente en el que los dos bloques estratégicos mundiales parece que están decididos a reducir la presencia militar a ambos lados del teatro europeo, por lo que es de prever importantes conflictos comerciales para poder vender los productos, de manera que les permita mantener ocupadas sus cadenas de producción.

En sólo dos años, el Airbus A330 dejaría de ser un proyecto para convertirse en un avión real que tendrá que competir con el McDonnell Douglas MD-11. La actual competencia de los aviones de línea para el transporte regional podrían constituir un ejemplo de lo que sucederá con los aviones de gran tamaño: no hay más que considerar el pequeño reactor de Canadair frente a los rápidos turbohélices de Saab o Dornier y, por qué no, el Casa CN 235. Por su parte, los constructores de helicópteros occidentales tal vez puedan unificar sus esfuerzos y abandonar sus proyectos individuales con el fin de poder ofrecer algo más que promesas.

Al otro lado de la colina, la Unión Soviética actúa como un bloque compacto: no hay problemas de competencia interior. En la actualidad, los países occidentales tienen capacidad para vender, pero parece que han perdido gran parte de su capacidad para construir; el Este tiene esa capacidad y además está decidido a vender.

Le Bourget es una maravillosa exposición. Francia es el país anfitrión, pero los soviéticos han comenzado a brillar con luz propia. Tal vez esta edición del Salón sea una excelente oportunidad para asimilar una importante lección: en la próxima edición, en 1991, lo que hoy contemplamos como atracción puede constituir una competencia insuperable para los países occidentales. ■

FIGURA 1. ALGUNAS CIFRAS SOBRE EL SALON

	1981	1983	1985	1987	1989
EXPOSITORES	794	846	981	1021	1026
EXPOSITORES INDIRECTOS	100	159	188	464	519
PAISES	25	30	34	31	34
AVIONES EN EXHIBICION ESTATICA	202	229	260	210	203
EXHIBICIONES AEREAS	830	739	715	787 *	800
CHALET (unidades)	321	337	344	434	455
AREA TOTAL DISPONIBLE	290.000 m ²	322.000 m ²	370.000 m ²	370.000 m ²	370.000 m ²
AREA CUBIERTA PARA PABELLONES	62.000 m ²	63.500 m ²	66.500 m ²	76.965 m ²	80.601 m ²
AREA PARA EXHIBICION ESTATICA	120.000 m ²	137.500 m ²	156.500 m ²	147.445 m ²	147.445 m ²
VISITANTES	283.293	410.407	306.218	364.290	402.860

No es de extrañar que en este mercado los rusos puedan desempeñar un papel importante. Los constructores más importantes del mundo occidental no tienen necesidad de exponer la actual generación de aviones de transporte a un mercado que tiene ya prevista satisfacer todas sus necesidades en los próximos años. De la misma manera, los constructores de aviones militares han vendido ya la mayor parte de los aviones que es previsible esperar, dentro de los

Los fabricantes de células y equipos occidentales, que han sido las estrellas indiscutibles de este tipo de exposiciones desde sus inicios, se ven hoy en día atenazados por las nuevas circunstancias. Los Salones de aeronáutica vuelven a usarse para los mismos propósitos que inspiraron su creación, es decir, para vender aviones, pero con la diferencia de que ahora los asistentes pueden pasar a ser más clientes potenciales y menos vendedores.

En realidad no hay motivo para