



# II Congreso Nacional de la Ingeniería Aeronáutica Nuevos Horizontes

MADRID, Palacio de Congresos, 15 a 19 Noviembre 1993

## II Congreso Nacional de la Ingeniería Aeronáutica española

GREGORIO MILLAN BARBANY

*Doctor Ingeniero Aeronáutico y Presidente del Consejo*

**E**L segundo Congreso Nacional de la Ingeniería Aeronáutica española se ha celebrado en Madrid entre los días 15 y 19 de noviembre pasado.

La presentación oficial de las actas y conclusiones definitivas del Congreso ha tenido lugar el día 8 de marzo, en el Instituto de la Ingeniería de España.

Finalmente, la distribución de los diez volúmenes donde se recogen los discursos, ponencias, conferencias, comunicaciones y mesas redondas del Congreso, está teniendo lugar estos días.

Como es habitual en la tradición de los Congresos españoles de ingeniería, este segundo se ha celebrado a gran distancia del primero: un tercio de siglo que, si es un intervalo demasiado largo para cualquier rama de la ingeniería, lo es seguramente aún mayor para la aeroespacial, cuya dinámica de desarrollo es muy alta.

En particular todo el desarrollo espacial, que en la actualidad ocupa una parte considerable y muy innovadora de la actividad de la Ingeniería Aeronáutica en

todo el mundo, se ha producido después de celebrarse el primer Congreso.

Si bien es cierto que, entre uno y otro, la Asociación y el Colegio de Ingenieros Aeronáuticos se han ocupado colegiadamente de la situación, problemática y perspectivas del mundo aeroespacial, en diversas ocasiones. entre las que destaca por su importancia el libro blanco de 1970 sobre el sistema aeronáutico español, debido a la iniciativa del eminente ingeniero Manuel de Sendagorta, presidente a la sazón de nuestra Asociación, cuyos servicios técnicos a la aeronáutica y el espacio de nuestro país, a través de la empresa SENNER, son bien conocidos.

La distancia entre estos Congresos les confiere un carácter estratégico, en el que deben combinarse las circunstancias aeroespaciales del momento en que se celebran, con una proyección a medio y largo plazo, que proporcione la necesaria perspectiva para una acertada selección de las acciones que recomienda el

Congreso, las cuales encuentran su expresión en las conclusiones del mismo.

Conclusiones que se fundamentan en las ponencias sobre los diversos sectores del mundo aeroespacial, cuya elaboración, estudio y debate constituye la manifestación más genuina de las tareas del Congreso y su mejor aportación a la política española para la Aeronáutica y el Espacio.

Todo ello sin perjuicio, naturalmente, de las otras muchas actividades profesionales del Congreso que se describen en este dossier, como las conferencias generales; las comunicaciones de los congresistas, que han sido uno de los más satisfactorios resultados del congreso; las mesas redondas; las visitas a diversas entidades del mundo aeroespacial, o la exposición sobre los hechos y datos de la Aviación y del Espacio, cuyo éxito durante la celebración del acontecimiento y después de él ha resultado verdaderamente excepcional.

Por lo que respecta a las características de la Aviación y del Espacio en los momentos del Congreso, los tres factores esenciales de la situación han sido:

- En primer lugar las profundas transformaciones geopolíticas de los últimos años, cuya expresión emblemática es la transformación de la URSS y sus satélites, junto a la desaparición del Pacto de Varsovia.

- En segundo, la profunda crisis económica que, con intensidad y peculiaridades diversas de un sitio a otro, asola al mundo desde 1991.

- Finalmente, el intenso ritmo de transformación de las estructuras y normas aeronáuticas y espaciales que se está produciendo en los últimos años y cuyas características más señaladas son los procesos de concentración, globalización y desregulación imperantes.

Situación de cambios profundos y complejos, la anticipación de cuyos efectos se ha intentado desvelar en lo posible en el Congreso, celebrado bajo el lema de los nuevos horizontes que expresa el propósito y la preocupación dominantes al organizarlo.

Efectivamente las circunstancias del momento son realmente excepcionales porque, por primera vez, al menos desde hace muchos años, han venido a coincidir en el tiempo, el impacto natural de la crisis económica en la aviación civil, con el de esa misma crisis, unido al de la caída de la URSS y del Pacto de Varsovia, en la aviación militar. A los que se unen los efectos de todo ello sobre el espacio.

Manifestaciones bien plausibles y próximas de esos efectos son, por ejemplo, las dificultades del programa EFA, las de las líneas aéreas o las de los grandes programas de la infraestructura espacial.

Concretamente, en el terreno militar, la nueva situación geopolítica y la experiencia ganada en los recientes conflictos armados, junto a la ampliación de las funciones de las Fuerzas Armadas para la seguridad y defensa: preservar la paz, vigilar los movimientos, supervisar el desarme, combatir el terrorismo, ayudar en las catástrofes, controlar las crisis, plantean requerimientos operativos nuevos y complejos, frecuente-

mente en un marco de cooperación internacional. Tales requerimientos afectan en medida considerable a los sistemas aeronáuticos y espaciales, cuya definición, viabilidad y desarrollo constituye una de las grandes incógnitas de los nuevos horizontes que invoca el Congreso. Las componentes tecnológica y económica de estos requerimientos son evidentemente factores determinantes de las posibles soluciones.

La dimensión internacional, tan propia del sector aeroespacial, ha estado presente en todos los actos del Congreso, así como en las conferencias monográficas preparatorias del mismo, con particular referencia en este caso a la Unión Europea, cuya política y evolución nos afectan más directamente.

Pero sin olvidar la incidencia de los países aeronáutica y espacialmente emergentes, en el doble aspecto industrial y operativo, especialmente por lo que respecta al Extremo Oriente e Iberoamérica.

Ante un panorama de esta naturaleza, la organización del Congreso optó por un planteamiento amplio que abarcase a escala nacional e internacional todas las manifestaciones del mundo aeronáutico y espacial, incluidos los aspectos que afectan a la propia profesión, desde la perspectiva de la Ingeniería Aeronáutica.

Y lo hizo buscando la máxima participación profesional en los estudios, ponencias y reuniones preparatorias del Congreso, así como en las sesiones y debates del mismo, a los que incorporó participantes de otras profesiones del mundo aeroespacial, cuya respuesta resultó muy satisfactoria.

Como también lo fue la importante participación en los actos del Congreso de las autoridades civiles y militares con responsabilidad en el marco aeroespacial, cuyo apoyo, presencia y manifestaciones contribuyeron decisivamente al éxito del propósito.

Especial mención merecen, en esta ocasión, la presencia del Secretario de Estado de Defensa Antonio Flos Bassols, del Jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Ramón Fernández Sequeiros junto con otros jefes de la Fuerza Aérea, así como las ayudas del INTA y del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, visitados con gran éxito por los congresistas.

La Aviación Militar y el servicio en el Ministerio de Defensa de los ingenieros aeronáuticos han sido objeto de especial consideración en diversas manifestaciones del Congreso. Desde la exposición ya citada, hasta el estudio sobre la ingeniería aeronáutica al servicio de la aviación militar, que pretende contribuir al desarrollo de esta importantísima faceta de la actividad aeronáutica en nuestro país.

Los artículos que siguen, cuyos autores han estado profundamente involucrados en la organización y celebración del Congreso, exponen diversas manifestaciones del mismo y sus resultados.

Por mi parte solo me resta agradecer la hospitalidad de las páginas de la Revista y expresar el deseo de que lo que exponemos hoy aquí sirva de umbral a otros trabajos futuros sobre las muchas cuestiones que el Congreso ha puesto sobre la mesa ■