



Le Bourget: poco negocio ...y buenos propósitos

Era escaso el optimismo y cortas las expectativas previstas cuando el pasado 15 de junio François Fillon, primer ministro francés, inauguraba la 48 edición del Salón Internacional de la Aeronáutica y del Espacio de Le Bourget. La primera feria aeronáutica mundial celebraba su centenario, desde aquel 1909 en el que las dependencias del Grand Palais de París acogió al Primer Salón de la Locomoción Aérea, justo un año después de que constructores e inventores como Bleriot, Breguet o Voisin decidieran dar un carácter industrial y comercial a las actividades aeronáuticas y fundaran para ello la Cámara Sindical de la Industria Aeronáutica. Ahora, cien años más tarde, este certamen se ha visto seriamente perjudicado por las incertidumbres de una crisis económica que afecta a todos los sectores industriales, y de manera especial al aeronáutico, necesitado siempre de fuertes inversiones para el estudio, diseño y desarrollo de cualquier proyecto.

Pese a que se pretendió no mostrar excesivo desánimo, cifrando en cerca de 2.000 los expositores procedentes de 48 países –por primera vez entre ellos la presencia de Australia, Lituania, Libia, México y Túnez– lo que sí parece cierto es que importantes sociedades han reducido metros de exposición o simplemente no han acudido, dejando lugar a otras de menor peso específico. Algo similar ocurría en la exposición estática, bastante devaluada con respecto a ediciones anteriores, donde el menor número de aeronaves presentadas era compensado con la nostálgica presencia de una treintena de aviones históricos del periodo 1909-1960.

Siguiendo esta pauta, las novedades eran también escasas. Así, Rusia, para compensar en parte la ausencia de vedettes habituales, presentaba el Sukhoi Superjet 100, un bimotor para el transporte regional con capacidad para 75/95 plazas, y primer avión ruso de pasajeros de nueva generación. También, dentro de la cada vez más destacada muestra de los vehículos aéreos sin piloto (UAV), interesantes para la mayoría de las fuerzas aéreas, especialmente después de ver su importante despliegue en escenarios como Afganistán o Irak, la sociedad austriaca Schiebel mostraba al Comcopter S-100, helicóptero no tripulado y que hizo aquí también su presentación en vuelo.

La incomprensible ausencia de los siempre espectaculares aviones rusos de combate tuvo como contrapartida una buena muestra de los norteamericanos, pertenecientes a su Departamento de Defensa, desplazando además de los transportes C-17 y C-130J, y del AWACS naval E-2C, a sus cazas F-15, F-16 y F-18, si bien también fue muy comentado el abandono del Lockheed Martin F-22, del que se esperaba fuera la más rutilante estrella del salón. La presencia de los aviones de transporte norteamericanos fue muy comentada, sobre todo cuando las fuerzas aéreas de siete países tratan de solucionar junto a Airbus Military el futuro del programa A400, del que depende la futura operatividad de sus aviaciones de transporte. Tanto es así que, a pesar de la confianza mostrada por los dirigentes de EADS, parece ser que la opción interina del “Super Hércules” ha sido meditada ya por cinco de los siete países involucrados en el programa.

En cuanto a los dos grandes fabricantes de aviones civiles, lejos de la guerra de cifras producidos en anteriores ediciones, se han mostrado cautos, revisando sus posiciones de demanda en un 10% durante los próximos veinte años y centrando su actividad en asegurar la entrega de los pedidos hasta ahora existentes.

A pesar de ello, Revista de Aeronáutica y Astronáutica no ha querido faltar a esta cita parisina y una vez más se mantiene fiel a sus lectores, por lo que especialistas en las diferentes áreas comentarán los aspectos más sobresalientes de esta centenaria muestra aeronáutica en los siguientes artículos:

- **“Aviación civil. Sorteando la crisis”**, del Ingeniero Aeronáutico José Antonio Martínez Cabeza.
- **“La industria aeronáutica”**, del teniente coronel Ingeniero Aeronáutico Julio Crego Lourido.
- **“Armamento Aéreo en Le Bourget 09”**, del teniente coronel de Aviación Francisco Miguel Almerich Simó.

De esta manera aportamos una visión de los derroteros por los que, a pesar de los buenos propósitos, discurre el siempre interesante mundo de la aeronáutica y del espacio en estos tiempos de escasez que nos toca vivir.