

Notas de una Exposición

JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA
Ingeniero Aeronáutico
Miembro del IHCA

Cuando el lunes 24 de julio pasado abrió sus puertas la edición correspondiente al año 2000 de la exposición aeronáutica de Farnborough, la Society of British Aerospace Companies (SBAC), a la sazón organizadora del evento, no ocultaba su optimismo. En efecto, el Salón de Farnborough, número 52 de la historia, era en espacio ocupado un 15% superior al precedente, cifra nada desdeñable para los tiempos que corren, pues sumó 72.000 metros cuadrados de superficie cubierta y 41.423 metros cuadrados al aire libre. Un total de 1.287 expositores procedentes de 30 países, distribuidos en multitud de stands, 15 «pabellones nacionales» y 218 chalets recibieron a las 303.000 personas que, repartidas a razón de 170.000 «profesionales» y 133.000 visitantes de otros tipos, cruzaron las puertas del salón entre ese día y el domingo 30, fecha de su clausura. Hasta 56 países enviaron delegaciones oficiales a la exposición.

La organización hizo saber en los primeros días de agosto que Farnborough 2000 también batió un récord en cuanto al valor de los contratos anunciados, al duplicar casi exactamente la cifra registrada en Farnborough'98 para situarse en los 52.000 millones de dólares, un 13% de los cuales quedó en empresas británicas. Bien es verdad que la mayor parte de esas operaciones no se gestan en los salones, sino en los meses precedentes.

Farnborough 2000 estrenó nuevas fechas. El traslado a los últimos días del mes de julio, según declaraciones de sus responsables, se ha debido a la aceptación de las demandas de los expositores -fundamentalmente estadounidenses- que llevaban tiempo clamando por un calendario que estuviera más acorde con los salones de Le Bourget. Se dice que hubo más razones, algunas ciertamente curiosas. Interrogado al respecto, David Marshall, director general de la SBAC, indicó a un medio informativo: «Hemos tenido que evitar, además, la creación de ruido durante épocas de exámenes en las escuelas locales». Es verdad que ese peculiar argumento era válido para las anteriores ediciones septembrinas y no se tuvo en consideración entonces, pero no es menos cierto que las exposiciones de Farnborough suponen una buena inyección económica para el Reino Unido en general y para la villa de Farnborough en particular. La organización calcula que esta edición ha

generado unos 50 millones de libras esterlinas, de los cuales 7 millones y la creación de unos 700 empleos temporales o fijos quedaron en esa villa del condado de Hampshire.

El traslado al veraniego mes de julio y la posibilidad de temperaturas más elevadas que las de septiembre -algo que durante nuestra visita no se dio, por cierto- aconsejaron tomar medidas para evitar que en las grandes salas cubiertas hiciera estragos el calor. En una anterior edición se emplearon techos translúcidos para iluminar con luz natural el interior de las salas. En esta oportunidad se buscó todo lo contrario y se invirtieron 500.000 libras esterlinas en unos nuevos techos de PVC opacos y provistos de aislamiento que, se calculó, reducirían las temperaturas del interior de las salas del orden



de un 20% con la colaboración de un sistema centralizado de acondicionamiento de aire distribuido a través de unos 6 km. de conducciones.

Una de las acusaciones más frecuentes contra Farnborough como sede de los salones aeronáuticos del mismo nombre es su distancia a Londres, que ha convertido edición tras edición el desplazamiento hasta el salón en algo gravoso en tiempo y dinero. Farnborough 2000 vio una cierta mejora en lo referente al uso del transporte público, con la colaboración de la compañía South West Trains Ltd. cuya red ferroviaria cubre la zona y de la empresa Stagecoach Hants & Surrey. Dando por hecho que la carretera era un medio conflictivo por los monumentales atascos que se formaban desde varios kilómetros antes de Farnborough, se recomendaba en el pasado como más eficaz el uso del tren hasta la estación de Aldershot, donde un autobús completaba el recorrido hasta las puertas del salón. Una hora y media venía a ser el tiempo normal de desplazamiento preciso desde la londinense estación de Waterloo, según nuestra experiencia.

En esta ocasión la estación de Farnborough, muy próxima a los terrenos del salón, pasó a ser la referencia, servida por una media de tres trenes cada hora desde la estación de Waterloo, uno de ellos

directo, manteniéndose un servicio de autobuses considerablemente más nutrido que en anteriores ediciones entre la estación y el recinto de la exposición. Se ofrecía además un billete combinado tren/autobús que cubría el recorrido Waterloo-salón en ida y vuelta en clase «standard» a un precio de 12,80 libras esterlinas (3.460 pts. al cambio), no precisamente más barato que antes; pero, al menos, el tiempo también es dinero: se podía ir de Waterloo hasta la puerta del salón en bastante menos de una hora usando el tren directo.

Se dispusieron en esta edición más plazas de aparcamiento para vehículos y nuevas vías de acceso, y se habilitó un amplio aparcamiento para autobuses junto a los confines de la exposición. Se prestó especial atención a los visitantes minusválidos y con movilidad reducida; hubo un servicio de alquiler de sillas de ruedas y las vías de acceso situadas sobre zonas no pavimentadas se cubrieron con pisos desmontables de chapa de acero.

También los medios informativos fueron beneficiarios de una mejora sensible. El centro de prensa se cambió de ubicación hasta un lugar próximo a la llamada entrada B y se aumentó su superficie en un 70% con respecto a ediciones precedentes. La elevación relativa del nuevo emplazamiento permitió que su terraza dispusiera de una mejor vista, libre de obstrucciones, de la exhibición estática y, por supuesto, de las operaciones de vuelo. Pero sin lugar a dudas lo mejor de todo fue el control más estricto sobre la concesión de acreditaciones de prensa. En oportunidades precedentes hubimos de referirnos al desorden y exceso de concurrencia al centro de prensa, que impedía un adecuado uso de sus instalaciones por su invasión a cargo de multitud de personas ajenas a las labores informativas y a los expositores.

La organización indicó desde un primer momento que Farnborough 2000 vería un estricto control sobre la emisión de acreditaciones en favor del personal de los medios, reconociendo explícitamente que en anteriores oportunidades se había producido un desmesurado «intrusismo». Tal parece que el control se llevó a efecto de manera eficaz lo que, unido al mayor espacio disponible, hizo que el centro de prensa fuera por fin un lugar adecuado para las funciones que debe cumplir.

Desde el punto de vista organizativo Farnborough 2000 estuvo a buena distancia de anteriores salones de Farnborough en el lado de los hechos positivos. Es de esperar que la próxima edición, que se celebrará entre los días 22 y 28 de julio de 2002, mantenga o supere ese excelente nivel.

El cambio de fechas de la exposición de Farnborough se decidió, según la organización, en base a las peticiones de los participantes del otro lado del Atlántico. Las encuestas mostraron luego un cierto grado de disidencia del lado europeo, ¿causa? las fechas vacacionales en el Viejo Continente.
-J. A. Martínez Cabeza-

