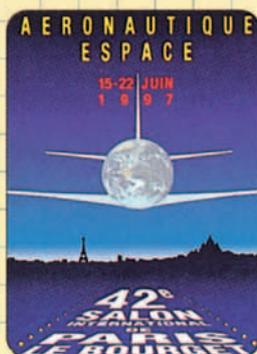


*Inauguración, cifras, política, efemérides, exhibiciones en vuelo...*

# El 42º Salón de la Aeronáutica y el Espacio

***Le Bourget, París, 15 al 22 de junio de 1997***

MARTIN CUESTA ALVAREZ  
Ingeniero Aeronáutico



## LA INAUGURACION

EL sábado día 14 era inaugurado oficialmente el Salón, por el Presidente de la República Francesa Jacques Chirac, acompañado por el recién nombrado Presidente del Gobierno Lionel Jospin y dos miembros de su equipo gubernamental: el ministro de Defensa Alain Richard y el ministro de Equipos y Transporte Jean-Claude

Gayssot, acompañados por el comisario general del Salón, y a su vez Presidente de Aerospatiale Yves Michot.

Jacques Chirac manifestaba: "Es esencial aproximar las competencias civiles y militares en el campo aeronáutico, con el objetivo de que las industrias francesas sean más competitivas a nivel mundial", y proseguía: "Es menester continuar con el esfuerzo iniciado hace dos años para modernizar nuestros medios de defensa, reducir los costes, y promover la exportación". Sin duda estaba haciendo una retrospectiva a los mismos objetivos que expusiera el día de la apertura del Salón precedente, 1995, que también él inauguró pocos días después de hacerse cargo como Presidente de la República.

Chirac, acompañado de los miembros citados del gobierno, presenció desde la tribuna oficial las demostraciones en vuelo de un Airbus A340 y de un A319, de los helicópteros civiles EC 120 Colibri y EC 135, aeronaves todas ellas de amplia participación francesa.

## EL SALON EN CIFRAS

LOS cuadros que acompañan a este comentario, estimamos que reflejan la magnitud de este Salón 1997, considerado de forma destacada como el primero del mundo, además del más veterano.

Destacamos cambios significativos que hemos encontrado este año, en la infraestructura del Salón:

Rusia ha aumentado la superficie de exposición, que el año 1995 era de 1500 m<sup>2</sup>, a 2200 m<sup>2</sup> este año; una buena parte de este incremento ha sido la presentación a escala 1/1, de una formidable maqueta del módulo ruso de la Estación Espacial Internacional.

Ha habido un incremento de las zonas de exposición de Gran Bretaña, y las superficies dedicadas a los expositores chinos, han sido el doble que en 1995.

La participación de Estados Unidos ha aumentado en un 25% respecto del Show precedente, habiendo dedicado todo un hall a las presentaciones exclusivamente de USA, y otro a las de USA-Internacional. El ya vetusto Pabellón USA (el circular), ha sido desmontado y su gran espacio ha estado dedicado a actividades del GIFAS (Grupo de Industrias Aeroespaciales Francesas), y a restaurantes al aire libre.

La biennial de Le Bourget produce a la Organización del Salón unos beneficios de 33 millones de dólares, y además el área de París se beneficia de unos ingresos estimados en 160 millones de dólares, por hoteles, catering, transportes, espectáculos,...

## POLITICA GUBERNAMENTAL FRANCESA

LAS recientes elecciones legislativas en Francia que han llevado al poder a un gobierno socialista, han creado una fuerte incertidumbre respecto del porvenir de la Industria Aeronáutica Francesa, por la incidencia que puedan tener las decisiones del nuevo gobierno en asuntos como el de las privatizaciones, que han tenido eco en el Salón de Le Bourget.

Así, los procesos de privatización de dos gigantes de la industria aeroespacial, como son Aerospatiale y Thomson-CSF, que estaban muy avanzados, podrían verse retrasados e incluso cancelados.

La unión de Aerospatiale con Dassault podría verse afectada, y a este respecto Serge Dassault, presidente de Dassault Aviation, manifestaba que si Aerospatiale



Vista parcial de la exhibición estática del 42.º Salón de la Aeronáutica y del Espacio de Le Bourget 1997.

no fuera privatizada, esto podría significar la muerte de este gigante aeroespacial francés que tiene establecidos consorcios prácticamente en todo el mundo.

Las dudas también alcanzan a la industria del transporte aéreo, pues el ministro (de línea comunista) Jean-Claude Gayssot ha manifestado ya, abiertamente, que es totalmente reacio a la privatización de Air France.

Los socialistas franceses ya habían manifestado en la campaña de las elecciones que estaban en contra de las privatizaciones, si bien el primer ministro Lionel Jospin ha dicho que irán adelante aquellas privatizaciones cuyo proceso estuviera muy avanzado, tras jus-

tificar su incidencia en la reestructuración aeronáutica industrial de Europa.

#### REMEMORACION DE EFEMERIDES: CHARLES LINDBERGH Y AMELIA EARHART

**H**AN estado centradas en los hitos históricos del vuelo de Lindbergh New York-París el año 1927, y a la desaparición de Amelia Earhart en el Pacífico el año 1937.

—Pocos días antes de la inauguración del Salón se habían cumplido 70 años desde que Charles Lindbergh aterrizara en Le Bourget. Esto ocurrió el 21 de mayo de 1927, tras de cruzar el Atlántico sin escalas en 33 horas 30 minutos con el "Spirit of St Louis", aquel monoplano fabricado en San Diego por el modesto constructor Claude Ryan al que montó un motor Wright 15 "Whirlind" de 225 HP de 9 cilindros en estrella.

El año 1987, cuando se cumplieron las Bodas de Diamante de este histórico vuelo, estuvo presente en la exposición estática de Le Bourget una réplica perfecta y fidedigna del "Spirit of St. Louis", que había sido fabricada 10 años antes, para conmemorar las Bodas de Oro de la efeméride, por la Asociación de Aviones Experimentales (RAYA n.º 561, Septiembre 1987).

El vuelo de Lindbergh se ha plasmado este año en su 70.º Aniversario, en sellos de Correos de indudable valor filatélico en el futuro.

Es de destacar que el Grupo LEACH, que fabrica pequeños motores alternativos de pistón, ha distribuido en Le Bourget 97, un número reducido de ejemplares de

un cuaderno que rememora la fabricación del avión, del motor, y el propio vuelo. Hemos sido afortunados al obtener uno de estos cuadernos.

—Amelia Earhart ha sido recordada de forma especial en este Salón de Le Bourget.

Como es sabido, fue la primera mujer que hizo en vuelo la travesía del Atlántico como pasajero, y también la primera que lo hiciera como piloto; como pasajera en un Fokker VIII "Friendship", el año 1930, de Terranova a Irlanda, con Lou Gordon y Wilmer Stulz, y sola a bordo en un Lockheed Vega los días 20 y 21 de mayo de 1932.

El 21 de mayo de 1937 despegaba de San Francisco con el navegante Fred Noonan para dar la vuelta al mundo. Tras 15 etapas llegaron a Lae (Nueva Guinea); partieron de Lae el 2 de julio, llevaban recorridos 35400 Km. en 40 días. Su objetivo era el islote de Howland cerca del Ecuador y en pleno océano. Un buque americano, el Itasca, que navegaba por allí recogió sus últimos mensajes. Desaparecieron en el Pacífico.

Pratt Whitney de USA ha patrocinado este año, con 4'5 millones de dólares, un vuelo que comenzó el 17 de marzo en Oakland, y terminó allí el 28 de mayo (73 días), después de recorrer 41600 Km., con 34 escalas en 18 países.

Este vuelo lo ha hecho Linda Finch con un Lockheed Electra 10E con dos motores PW R-1340 Wasp, avión que ha estado en Le Bourget ante el Chalet de Pratt Whitney en el Show.

Pratt Whitney ha restaurado meticulosamente dos PW R-1340 para este vuelo y han volado con chapas de identificación de números de serie iguales a los del último vuelo de Amelia Earhart.

La Sra. Linda Finch ha estado en Le Bourget y presentada a los medios de comunicación por el Presidente de Pratt Whitney, Karl Krapek.

## EXHIBICIONES EN VUELO

COMO es ya tradicional en Le Bourget, este año se han hecho demostraciones de aeronaves en vuelo, y con

nuestra acreditación de prensa de Revista de Aeronáutica y Astronáutica hemos podido estar en contacto con la propia torre de control, que nos ha proporcionado datos que resumimos a continuación:

Las aeronaves para vuelos de presentación pueden ser: aparatos militares en servicio en una Fuerza Aérea, aparatos militares con certificado de civiles aún no certificados, o prototipos militares. La presentación de patrullas ha estado prohibida.

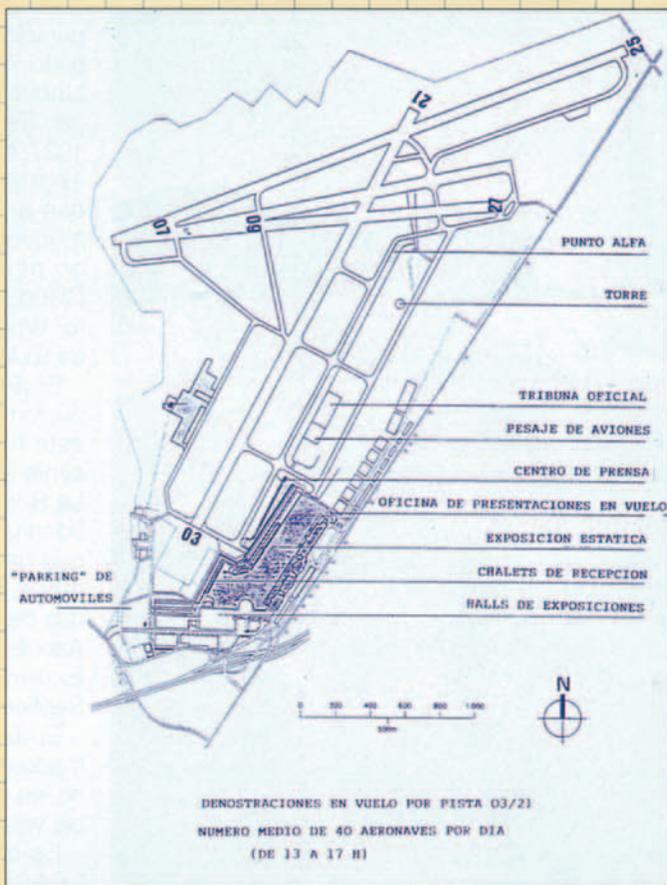
Las exhibiciones en vuelo han de tener en cuenta el intenso tráfico existente en la zona de Roissy, aeropuerto Charles De Gaulle, próximo al de Le Bourget, pues en aquel operan de forma muy intensa los aviones del "hub" de Air France.

La altitud normal de los vuelos de presentación son 500 pies, y para los vuelos acrobáticos se autorizan 330 pies, si bien estos son los valores límites; se recomienda a los pilotos mantener un amplio margen en favor de la seguridad.

Para aviones multimotores, está terminantemente prohibido hacer demostraciones de parar un motor.

Con anterioridad a las exhibiciones oficiales del Show, las tripulaciones han de hacer los días previos a la inauguración, el vuelo que van a presentar. Así, más de un centenar de pilotos reciben un "briefing" individual del director de vuelos del Salón, este

año Denis Gariel con la atenta mirada y sugerencias de Claude Martín, que ha dirigido los cinco Shows precedentes de Le Bourget. El lema es "respeta las reglas y vuela seguro". El tiempo climatológico fue bueno los días del Salón; temperaturas entre 12° y 21°C, y vientos flojos, o como máximo de 10 nudos, predominando en sentido NE virando al SE, por lo que las exhibiciones en vuelo se hicieron con despegues y aterrizajes en la pista 03. El sirimiri que apareció algún atardecer era soportable.



## COMPRA MILLONARIAS POR LAS LINEAS AEREAS

DOS estudios, uno realizado por Boeing y otro por Airbus, han hecho una previsión de necesidad de

nuevos aviones en los próximos 20 años.

Airbus dice que potencialmente se necesitarían 15.784 aviones, en tanto que Boeing llega a los 16.162, esto es, prácticamente, con poca diferencia, 16.000 aviones. Supuesto un precio medio unitario por avión de 69 millones de dólares, el lector puede fácilmente deducir que repartidos entre el tiempo en segundos en esos 20 años, que redondeados son 630 millones, resulta que las Líneas Aéreas deberán desembolsar ¡1.750 dólares por segundo!; ¡Asombroso!

En Le Bourget 1997 no ha habido enfrentamientos dialécticos tan fuertes como los que ocurrieron en el Salón de 1995 entre Jean Pierson, Director de Airbus

## LE BOURGET 1997 EN CIFRAS

Países representados.....	43
Número de expositores.....	1.760
Aeronaves presentadas.....	220
	(= 25% en vuelo)
Superficie Global del Salón.....	600.000 m <sup>2</sup>
Superficies cubiertas.....	48.350 m <sup>2</sup>
Superficies exposición estática.....	25.000 m <sup>2</sup>
Chalets de recepción.....	402
Tiempo montaje de chalets.....	5 meses
Distancia de punta a punta entre chalets.....	1'5 Km
Líneas telefónicas.....	2.900
Plazas de "parking".....	1.200
Acreditaciones de prensa (a título personal).....	3.048 *
Periódicos y Revistas acreditadas.....	1.155
Emisoras de Radio y TV.....	192
Países con acreditaciones de prensa.....	72 *
Profesionales para atender a los visitantes.....	12.000
Visitantes:.....	300.000 *
- Profesionales.....	150.000 *
- Público.....	150.000 *
Profesionales invitados a visitar a expositores.....	100.000
Folleto informativos enviados a profesionales.....	120.000

\* Cifras del Salón precedente (año 1995); pendientes de publicar las estadísticas de 1997.

## 43 Países representados; 1.760 expositores

✦	Africa del Sur	4	✦	Israel	44
✦	Alemania	86	✦	Italia	27
	Aruba	1	✦	Japón	13
	Australia	13	⊙	Lituania	1
✦	Austria	15		Malasia	1
	Bélgica	33		Noruega	5
✦	Brasil	4		Nueva Zelanda	1
✦	Canadá	22		Países Bajos	42
	Chile	2	✦	Polonia	5
	China	4		Portugal	1
⊙	Corea del Sur	1	✦	⊙ República de	
	Dinamarca	8		Moldavia	14
	Emiratos Arabes	1	✦	República Checa	16
✦	España	18	✦	Rumania	11
✦	Estados Unidos	438	✦	Rusia	65
✦	Francia	674		Singapur	1
✦	Gran Bretaña	119		Slovaquia	1
	Grecia	1	✦	Suecia	16
	Hong Kong	1	✦	Suiza	23
	India	1		Taiwan	8
✦	Indonesia	2	⊙	Thailandia	1
✦	Irlanda	9		Ukrania	7

- ✦ Países bajo pabellón nacional o reagrupados en un espacio conjunto en un hall.
- ✦ Han presentado aeronaves.
- ⊙ Se han presentado por primera vez en Le Bourget.

Industrie, y Ron Woodard, Presidente de Boeing Commercial Airplane Company; ahora bien, las palabras han sido más suaves pero no por ello menos encontradas.

El 15 de junio primer día de apertura del Salón al público, Jean Pierson manifestaba a la prensa que la unión de Boeing con Mc Donnell Douglas no era la clásica unión de dos compañías con vistas a un incremento de sus sinergias; por el contrario, el objetivo era monopolizar a largo plazo la fabricación de aviones militares y civiles y en este último campo eliminar a su único competidor: Airbus Industrie.

## RECORD DE VELOCIDAD

EL nº100 de producción de aviones Learjet 60, batió un récord de velocidad dos días antes de la inauguración del Salón de Le Bourget, aeropuerto en donde aterrizó tras un vuelo de 8 horas y 1 minuto, durante las cuales recorrió la distancia que separa Pittsburg (la ciudad del acero) de París (la ciudad de la luz), 6394 Km., tras una brevísima parada de 16 minutos en Gander para repostar combustible.

Este récord será así reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI).

ESPAÑA EN LE BOURGET  
(Pabellón conjunto)

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)
- Aeronáutica Industrial, S.A. (AISA)
- Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) \*
- Compañía Española de Sistemas Aeronáuticos (CESA)
- CIMSA, Ingeniería de Sistemas
- Explosivos Alaveses - Grupo EXPAL
- Gamesa Aeronáutica
- Inasmet, Centro Tecnológico de Materiales
- Internacional de Composites, S.A.
- Indra, Tecnologías de la Información
- Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA)
- Industria de Turbopropulsores (ITP)
- M. Torres, Diseños Industriales

\* Ha presentado en la exposición estática dos aviones: el C295, versión alargada del CN235 y el C212-400, la versión más avanzada del C212 Aviocar. Ambos aviones, idóneos para utilización militar; el C295 con capacidad suficiente para 77 soldados y radio de acción 1.389 Km, y el C212-400 patrullero marítimo, de características STOL.

FARNBOROUGH 2000  
EN JULIO

SIEMPRE en Le Bourget se anuncian las fechas de celebración del próximo Show de Farnborough, de igual forma que lo hace Farnborough del siguiente Le Bourget.

La sociedad Británica de Compañías Aeroespaciales (SBAC) ha manifestado que Farnborough 98 tendrá lugar los días 7 al 13 de septiembre en tanto que en el año 2000 serán los días 24 al 30 de julio.

Este cambio de fechas el año 2000, lo ha justificado SBAC para que los Shows Francés y Británico estén espaciados prácticamente un año, en lugar de los 9

meses que separan ahora Farnborough de Le Bourget.

BDLI, la organización de la industria alemana, ya ha manifestado su desacuerdo, pues la exposición berlina ILA, que en 1998 está prevista entre los días 18 al 24 de mayo, y su celebración es en fechas similares cada año, el año 2000 casi coincidirá con el Show de Farnborough, Dice SBAC que los Shows de Le Bourget y Farnborough tienen carácter global, en tanto el ILA está más dirigido a la Aviación Regional. ■