

Algunos recuerdos de *Le Bourget'93*

SIMON FIESTAS MARTI
ANTONIO VILELLA VALLÉS

VAMOS a referirnos a un vuelo que marca otra conquista en la historia de la Aviación Comercial. Se trata de la proeza del "World Ranger", A340 de Airbus Industrie, que el miércoles 16 de junio, despegó de Le Bourget, a las 11,58 horas, en su viaje alrededor del mundo, con una sola escala en Auckland (Nueva Zelanda).

El total de los 38.358 km. del vuelo Le Bourget-Auckland-Le Bourget, fueron realizados con el tiempo de 48 horas, 22 minutos y 6 segundos, que incluye el repostar en Auckland con 5 horas y 5 minutos de parada.

La primera etapa del vuelo, se aterriza en Auckland a las 9,30 horas, tras permanecer en el aire 21 horas y 32 minutos, con un recorrido de 19.100 km. El A340, accionado por CFM International CFM56-5C, consumió 125,4 toneladas de combustible. En el vuelo de regreso a París, Le Bourget, el avión despegó a las 14,34 horas, quemando 134,8 toneladas de combustible, en una distancia de 19.258 km., la más larga efectuada por un avión de línea, tomando tierra en Le Bourget el 18 de junio a las 12,20 horas.

La trayectoria del A340 "World Ranger" fue aproximadamente la de un gran círculo, la distancia más corta entre dos puntos de la superficie de la tierra, siguiendo realmente las rutas de las líneas aéreas y los procedimientos del tráfico aéreo normales.

Con este vuelo alrededor del mundo el A340, batió los siguientes récords: primer vuelo directo entre Europa y Nueva Zelanda y primer vuelo directo entre Nueva Zelanda y Europa. Vuelo directo más largo de un avión de línea. Vuelo alrededor del

mundo más rápido de su clase. Vuelo más rápido entre París y Auckland y vuelo más rápido entre Auckland y París.

Esta experiencia que simboliza la evolución del transporte aéreo, se recuerda que hace 66 años, Charles Lindbergh, cruzó el Atlántico por primera vez, aterrizando en Le Bourget, después de haber volado una distancia de 5.800 km. en 34 horas. Actualmente se ha volado dando

la vuelta al mundo, con una sola parada técnica, en un avión de pasajeros y empleando solamente 14 horas más a la hazaña del vuelo de Lindbergh.

A bordo del avión volaron un total de 22 personas, incluido una tonelada de recambios. Las instalaciones a bordo fueron limitadas, con solo unos cuantos asientos y un WC químico, no obstante, la tripulación pudo descansar por turnos en colchones hinchables.

A su llegada a París, la tripulación del A340, entregó al Director General de Airbus Industrie, Jean Pierson, un suéter firmado por los miembros del equipo de rugby de Nueva Zelanda. En Auckland, la tripulación había entregado una pelota de rugby, firmada por el equipo nacional francés, a Murray Wright, Presidente



Airbus
A-340
aterrizando
en el
aeropuerto de
Le Bourget.



Airbus A-340 en una nueva parada en Auckland (Nueva Zelanda).

Atlantique
ATL2.



Sukhoi SU-29

de la Federación de Rugby de Auckland.

El A340, avión de cuerpo ancho, cuatro motores tamaño medio y para recorridos ultra largos, marca la primera entrada del consorcio europeo en el mercado aéreo de largas distancias. Desde marzo que entraron en servicio los dos primeros A340, se han entregado cuatro aviones más. Junto con el A330 de dos motores, forman parte de una familia de aviones para la cual ya han sido pasados importantes pedidos en firme de una clientela mundial.

Es importante dedicar también unas letras al avión militar, expuesto igualmente en Le Bourget, Atlántique 2 (ATL2), que produce Dassault Aviation y en cuya fabricación ha colaborado un consorcio europeo. El ATL2, es una nueva versión de un modelo anterior mejorado, dedicado a vigilancia marítima; tripulación de diez personas, para misiones de larga duración y distancias, con una línea aerodinámica de finura notable y de una maniobrabilidad excepcional.

Tiene una envergadura de 37,45 m.; longitud 31,71 m.; altura 10,90 m.; autonomía 18 horas; velocidad 350 nudos y puede ascender a una altura de 30.000 pies.

Va equipado con modernos medios de navegación y detección, fotografía aérea y sofisticado armamento. Desde la primera generación del ATL1, avalan este modelo con más de 750.000 horas de vuelo, durante casi 30 años y que ha venido siendo utilizado por las fuerzas Aeronáuticas Navales de Francia; de la República Federal Alemana, de Italia y Portugal.

También ha sido importante la siempre sorprendente exhibición de la CEI, esta vez con visibles distinciones comerciales de marcas y regiones de la antigua URSS, situados en chalets co-

merciales aparte, como la Sukhoi Seding Bureau; Les industries Aeronautiques de Russie, d'Ukraine, d'Ouzbekistan y de la firma Aviaexport, etc.

Uno de los aviones expuestos, del que se hicieron gestiones para su adquisición, fue el Yacolev "YAK-3", uno de los aviones de caza más destacados durante la Segunda Guerra Mundial, que tripularon algunos pilotos españoles y el regimiento francés Normandie-Niemen, que operaban en dicha nación. Este modelo de caza, ligero y manejable, que voló durante los años de 1943 a 1945, ha dejado la marca en la historia de la producción mundial de aviones de dicha época. Durante este periodo se construyeron 36.000 aparatos de diferentes características. Actualmente este famoso avión de caza y combate es construido en el Museo Gunnel (USA), que reproduce fielmente el original YAK-3 del año 1943, pero equipado con un motor Allison.

Siguiendo con modelos de aviones deportivos de excepcional factura para la práctica de la acrobacia, he-





*Sukhoi
SU-31*



Yak-54



Atlantique ATL2



Yakovlev YAK-3



Le Bourget: maquetas de diferentes modelos de Airbus.

mos estado examinando el YAK-54 y el YAK-55M, que básicamente quedan diferenciados, que el primero va equipado con dos asientos y diseñado especialmente para entrenamiento de pilotos en vuelo acrobático. Como características principales son monoplanos metálicos, con tren de aterrizaje fijo y muelles de titanio. Van impulsados por un motor en estrella refrigerado por aire modelo M-14P y con una hélice de paso variable. Puede alcanzar una velocidad máxima de 450 km/h., con

una velocidad de pérdida estimada en 105 a 110 km/h. Ofrecen simplicidad en el pilotaje, gran margen de potencia y un excelente control que asegura a los pilotos maniobras complejas sin experimentar pérdida de altura.

De la misma CEI, presentan otros tipos y modelos de aviones para acrobacia, también de reconocida solvencia y de las firmas Sukhoy SU-29 y el SU-31, amén de los espectaculares Micoyan, MIG-29C y MIG-29M, que



Le Bourget. Pabellón a la salida anunciando el Salón de 1995.

ofrecieron diariamente al público asistente la pericia y maniobrabilidad de aparatos y pilotos.

Abandonamos con nostalgia esta Muestra Aeronáutica Internacional, y a la salida de un multicolor stand, nos dispensan una amable despedida por medio de una inmensa rotulación que dice: "Notre prochain rendez-vous, 41^e Salon International Aeronautique Espace, du 9 au 18 juin 1995".

Procuraremos no faltar a la próxima convocatoria... ■