

Airshows: Festa al cel a Barcelona

## El festival aéreo de la Ciudad Condal



El PZL W-3 Sokol E CS-HFA, de los equipos contra incendios, se presentó acompañado del EC-135 EC-IOZ, a pesar de las inclemencias meteorológicas de las primeras horas del festival aéreo.

Texto y fotos de **Fernando L. Puppio Guzmán**

El domingo 2 de octubre de 2005 amaneció con una meteorología poco propicia para el vuelo. Con un techo cerrado a 900 pies, lluvia y algo de viento, la jornada no prometía más que suspensión de actividades. Aún así, los aficionados más pertinaces fueron llegando hasta la fachada marítima del Forum. Cuatro horas más tarde, con un cielo despejado, eran más de 70.000 los visitantes que por allí observaban el "Festival Aeri", y otros 280.000 espectadores disfrutaban de la "Festa al Cel" desde la playas vecinas, según fuentes del "Ajuntament".

Este año, la importancia del evento fue más allá de la mera exhibición aeronáutica, pues se celebró la primera **"Setmana Aeronàutica i de l'espai a Barcelona"**, dentro de la cual quedó enmarcada la ya conocida Fiesta del Cielo, con su festival aéreo y la segunda "Nit de l'aviació" organizada por el Colegio de Ingenieros Aeronáuticos. La semana aeronáutica y del espacio congregó a numerosas instituciones, industrias y empresas del sector aeronáutico catalán, español y europeo, del ámbito civil y militar. Con esta iniciativa, el ayuntamiento barcelonés busca posicionar a Barcelona como una ciudad de referencia dentro del sector aeroespacial europeo.

Las actividades fueron diversas, desde las jornadas profesionales, a las actividades lúdicas para niños, pasando por conferencias, proyecciones cinematográficas y simulaciones de vuelo.

Buscar

## "Mostra Aeronàutica i del L'Espai a Barcelona"

La muestra aeronàutica instalada al Parc del Forum, contó con numerosas empresas, instituciones y también representantes de las fuerzas armadas y de seguridad, tanto del estado español, como de la comunidad autónoma catalana.

La Policía Nacional exhibió al EC-120 Colibrí EC-HZX (c/n 1255), que se utiliza en funciones de entrenamiento y operaciones fuera de cascos urbanos. Aunque fuera de la muestra y a pocos metros de ella pudo verse operar desde los helipuertos del Besós al CASA/Bö-105C EC-DXI (c/n S-699). Los bomberos catalanes participaron con el AS-350B3 EC-ICI (c/n 3640), que incorporaba un tanque cisterna "Simplex Fire Attack" para la lucha contra el fuego.



La réplica escala 3/4 del Polikarpov I-15 Chato. En segundo plano, alcanza a verse el Bel 47 G-2 HE.7A-56 78-20.

La "Fundació Parc Aeronàutic de Catalunya (FPAC)" estuvo liderando la representación de aeronaves históricas, no solo en vuelo sino también en tierra, con el T-33 E.15-48 41-16 procedente de la sede de Vilanova. Un Bel 47 G-2 matrícula HE.7A-56, una réplica del "Monocoque Hedilla II", un AISA I-115 "Garrapata" y una réplica en escala 3/4 del Polikarpov I-15 Chato. Por su parte el Museo del Aire de Madrid mostró algo de su colección permanente y llevó al impecable Texan C.6-124

421-45 y al HA-200 Saeta A.10B-64. También cabe destacar la interesante muestra de motores de aviación históricos, pertenecientes a una colección privada.

El Ejército de Tierra mostró el CASA/Bo.105CB "ATH" HA.15-42 ET-311 (c/n S-496), y el del Aire un SA-330J HD19-5 (c/n 1386) del 801 Escuadrón de Búsqueda y Rescate, de la Base Aérea de San Juan en la Isla de Mallorca.

Otros participantes de renombre en la muestra fueron EADS-CASA con una maqueta del Eurofighter y Airbus, con un modelo del A310-300 MRTT (Multi Role Tanker Transport) en versión cisterna de 3 puntos para reabastecimiento de combustible. El resto de los expositores fueron del ámbito civil y/o comercial, demostrando por parte de las empresas, que ya en la primera edición de la semana aeronáutica hubo interés y que ven posibilidades en futuras ediciones.

### El "Festival Aeri"

El festival aéreo se abrió, con pocas expectativas respecto al tiempo, el domingo relativamente temprano, con diversas demostraciones de aviación civil. Pasadas las 9:30 hs. Llegaron los aviones de la FPAC: un T-34 Mentor, un Dornier Do-27 y un Bückers, que hicieron varias pasadas sobre la zona de baño del Forum, mostrando la calidad del material aéreo en condición de vuelo con que cuenta la fundación.



Cuatro integrantes de la Patrulla Jacob 52 sobrevuelan en formación cerrada el Parc del Fòrum.

Los "Mitjans Aèries de Salvament del Departament d'interior de la Generalitat de Catalunya" estuvieron representados por el PZL W-3 Sokol E CS-HFA, el EC-135 EC-IOZ y luego el Air Tractor EC-JCD con flotadores para acuatizaje. Este fue uno de los momentos más complicados para el vuelo, pues la lluvia arreciaba y la visibilidad no era la más favorable. Aunque todo esto pudo ser en demerito de la exhibición, quizás el efecto fue contrario: se demostró la capacidad para volar con climatología adversa y la pericia profesional del personal.

Debido al mal tiempo se dio por suspendida una actuación de paracaidistas deportivos, adelantando la FPAC su reaparición con el Super Saeta, modelo que tras casi cincuenta años de surcar los cielos peninsulares, aún sigue volando gracias esfuerzo de numerosos entusiastas. Las condiciones marginales no impidieron la actuación del Alpha Jet E del Armée de l'Air perteneciente a la escuela de caza Christian Martel.



El Mirage 2000C del Armée de l'Air que voló en configuración "limpia", hizo su presentación con el cielo aun muy nublado pero los primeros rayos de sol ya comenzaban a verse y se reflejan sobre el avión.

A continuación la Patrulla Jacob 52, demostró con seis de sus Yaks que están en buena forma, que el nivel de entrenamiento que tienen es elevado y que cada día van un poco más allá. Ellos fueron casi los últimos en soportar el mal tiempo, ya que poco a poco fue despejándose.

Más tarde el Mirage 2000C del Armée de l'Air sorprendió al publico presente. Cuando todos esperaban su anunciada aparición desde el noreste, el piloto francés lo hizo desde el suroeste, con la post combustión aplicada y a no más de 150 pies de altura.

Comenzó así su completa rutina de exhibición, donde hubo muchas maniobras muy cerradas, el piloto hizo uso de toda la potencia del motor Snecma M53-P2, con pasadas a alta velocidad, a baja velocidad y gran ángulo de ataque.

Cabe destacar que intercalándose entre las diversas demostraciones de los aviones militares, hubo demostraciones acrobáticas. En paracaídas a cargo de la PAPEA, cuyos integrantes se lanzaron al vacío desde un CN-235 que volaba a 4.000 pies. También actuaron los pilotos civiles Carles Martí y Castor Fantoba, a bordo de sus respectivas aeronaves acrobáticas.

Más tarde un TAV-8B Harrier II (el VAE.1A-33 01-922) de la 9ª Escuadrilla de la Armada Española, mostró sus particulares características de vuelo, deteniéndose frente al público a escasa altura. Una vez finalizada su actuación, entraron en escena los Grupos 15 y 31 del Ejército del Aire, para realizar su típico simulacro de reabastecimiento de combustible entre dos EF-18A+ y un KC-130H. Concluido el pasaje, el Hércules se incorporó a la senda de aproximación al





aeropuerto de El Prat (que no dejó de operar a completo rendimiento, aun cuando el El TAV-8B Harrier II de la Armada detenido en el aire y lo suficientemente cerca de la gente como para observar al piloto instructor saludar al publico.

festival se realizó en su área de influencia y zona de aproximación final). Entre tanto los dos Hornets se quedaron haciendo diversas maniobras acrobáticas y entusiasmando al publico antes de la llegada de la patrulla acrobática francesa.

Así pues, la Patrouille de France entró en escena con 8 Alpha Jets E. La actuación se realizó en dos partes principales y bien diferenciadas: maniobras de toda la escuadrilla en formación y maniobras de grupos de aeronaves (2 a 6 aviones, según el tipo de rutina). Como era de esperar de uno de los equipos acrobáticos más importantes a nivel internacional, con 52 años de experiencia sobre sus alas, la actuación fue impecable, hicieron uso extensivo del humo con los colores nacionales franceses y dejaron al público con ganas de más, a pesar de una actuación cercana a la media hora.



Los Hornet zaragozanos en una maniobra muy agresiva que impactó al público por la velocidad de las aeronaves y lo violento del giro de cada avión.

El show continuó con la llegada del Airbus A300-600ST Beluga en vuelo directo desde el aeropuerto de Blagnac, en la francesa ciudad de Toulouse (donde se encuentra una de las factorías de la firma). El voluminoso aparato, el número 2 de los 5 existentes, evoluciono a baja altura sobre la costa catalana, demostrando su gran maniobrabilidad a baja velocidad. La máquina hizo numerosísimas pasadas con el tren de aterrizaje desplegado y "full flaps", o en configuración "limpia", para finalmente realizar una espiral ascendente, con el objeto de ganar altura y regresar al aeropuerto de origen.

Finalmente, para despedir el festival aéreo, la Patrulla Águila hizo aparición volando desde la ciudad hacia el mar, sorprendiendo así al publico por la espalda. Los C-101EB llevaron a cabo su "tabla" de vuelo con arreglo al espectáculo preparado para este año, en que la escuadrilla cumplió su vigésimo aniversario. Quedó clara para los presentes la calidad de los pilotos y aviones españoles; pues no sólo no tuvieron nada que envidiarle a los franceses, sino que acaso fueron más interesantes, particularmente en la segunda parte del show cuando las maniobras acrobáticas fueron más atrevidas y vistosas. La presentación se dividió en tres partes: vuelo en formación de los 7 aviones, vuelo del "solo" y de grupos de 2 a 4 máquinas, y finalmente el pasaje de todos los aviones formando con el humo coloreado la bandera de España y en un segundo sobrevuelo la bandera catalana (tal como muestra la foto de portada).

Concluyó así el grueso de las actividades preparadas para la semana aeronáutica, quedando habilitadas hasta última hora del domingo las diversas exposiciones programadas por los organizadores. Por todo esto, y como queda visto, la semana aeronáutica y del espacio de Barcelona está llamada a convertirse, con el transcurrir de las ediciones, en un evento de importancia a nivel internacional.

Zaragoza, 10 de octubre de 2005  
Artículo publicado previamente en PISTA 18