

# RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

**E**l gigantesco Airbus 380 de la Singapore Airlines está ya en servicio activo y, aunque demorado con respecto a su lanzamiento inicial, el 787 Dreamliner de Boeing está listo para su primer vuelo comercial, fijado ahora para el otoño de 2008. La industria de la aviación comercial sigue encabezada y dominada por Boeing y por Airbus, cuya empresa madre es la European Aeronautics Defense and Space (EADS). Pero todo indica que Rusia y China están ansiosas por entrar en el mercado, y que quieren hacerlo pisando (o más bien, volando), muy fuerte.

Comencemos por Moscú, que a su creciente grupo de industrias globales acaba de agregar el "Superjet 100", un nuevo avión comercial que ha debutado oficialmente en septiembre pasado y está construido por la empresa estatal Sukhoi, hasta ahora conocida por sus aviones de guerra. Tiene capacidad para 110 pasajeros, un radio de acción de 4.500 kilómetros, cuesta 20 millones de euros y ya acumula 73 pedidos, la gran mayoría de aerolíneas rusas. Sukhoi espera vender 1.000 de estos aparatos en los próximos 15 años, de los cuales 700 serán comprados por líneas extranjeras, y cree que la mejor estrategia no es competir en el mercado de los grandes reactores, sino que su oportunidad está en entrar en el segmento con el Superjet 100, y buscar posicionarse frente a la canadiense Bombardier y la brasileña Embraer. Pero la mayor consultora europea en materia aeroespacial ("Arran Aerospace", con base en Francia), opina al respecto que, si bien el Superjet 100 es más barato que sus competidores y parece muy bueno técnicamente, no se espera que

tenga una aceptación internacional importante. El director general de Arran, Doug McVitie, dice que "los rusos son muy buenos fabricando cosas, pero no lo son al comercializarlas a escala internacional".

Se asegura en el Kremlin que el mismísimo presidente Vladimir Putin quiere "revivir la aviación rusa, sacudida por el colapso de la Unión Soviética, como uno de los medios de cimentar el crecimiento industrial y técnico del país". Y afirman que "Rusia espera conquistar como mínimo el 10 por ciento del mercado mundial de aeronáutico comercial con nuevos reactores de pasajeros y colocarse, entre 2015 y 2018, en el tercer puesto de los fabricantes mundiales de aviones." El superjet ruso está destinado a reemplazar la envejecida flota de Tupolevs Tu-134, Yakovlevs Yak-42 y otros aviones diseñados en tiempos de la URSS y que ahora no se corresponden con los modernos estándares internacionales. Uno de los problemas que deberá solucionar la Sukhoi es el de la falta de una estructura internacional de servicios de post venta, que sí tienen bien establecida Bombardier y Embraer.

En cuanto a los chinos, su empresa aeronáutica China Aviation Industry Corporation 1 (AVIC 1), controlada por el Estado, está desarrollando un reactor de tamaño mediano llamado "ARJ21", que será producido en 2009, y se propone construir otro avión mayor en 2020. El Subdirector de AVIC 1, Liu Daxiang, ha declarado a la prensa que "en el pasado no hemos podido producir grandes aviones por falta de experiencia, potencial económico e infraestructura tecnológica, pero ahora tenemos las bases fun-

damentales de los tres." China está en medio de una gran expansión de su red de comunicaciones aéreas, y quiere asegurarse de que una parte importante de lo que se gasta en ello se quede en el país. Actualmente se desarrolla un plan quinquenal para comprar 500 reactores y construir 48 aeropuertos, y para 2025 se espera invertir cientos de miles de millones de dólares en la compra de unos 2.230 nuevos aviones.

Ha dicho Liu que su compañía está desarrollando aviones con capacidad de transportar más de 100 toneladas, para ser usados militarmente y también en el transporte de carga civil y pasajeros, con una configuración de más de 150 plazas. Liu describe sus objetivos en términos de patriotismo, denominándolos como "una misión para dar alas al espíritu nacional y cumplir el sueño de China de convertirse en una superpotencia". La producción de grandes aviones haría entrar a China en el exclusivo "club" al que pertenecen los Estados Unidos, Rusia, y los países de la Unión Europea integrados en EADS.

Parece seguro apostar a que, en pocos años, veamos grandes reactores rusos y chinos surcando nuestros cielos. Pero confiemos en que, cuando esos aviones se equiparen con el Airbus 380 y lleven cabinas de lujo acondicionadas con una cama doble, se haya ya solucionado el problema de la insonorización. Me refiero, desde luego, a la prohibición impuesta ahora por Singapur Airlines de tener relaciones sexuales en esos recintos exclusivos. Por lo visto, el amor en las alturas acrecienta el entusiasmo... y el ruido. ●