

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

El espectacular primer vuelo comercial del A380, y su puesta en servicio en la ruta Singapur-Sidney, se interpreta como el final del reinado del 747 de Boeing, que durante 37 años ha sido el avión más espacioso del mundo. El gigantesco Airbus empezó su andadura comercial con 455 pasajeros, once de ellos disfrutando de suites de lujo y camas de matrimonio, producto del diseñador francés de yates Jean-Jacques Coste. Una de las suites se dejó sin ocupar, para que hiciera de “piso piloto” y todos pudieran visitarla. De acuerdo con su fabricante, el A380 es también el avión de pasajeros que logra el mejor rendimiento del combustible, y el más silencioso, tanto en el interior como en el exterior.

El Boeing 747 tiene capacidad para unos 400 pasajeros, mientras que en la configuración de “sólo clase turista” del A380 caben 853 asientos. Pero la Singapore Airlines (SIA), reconocida como una de las mejores aerolíneas del mundo, optó por 471 asientos en tres clases: 12 “Singapore Airlines Suites”, 60 en *business* y 399 en turista. Cada suite se cierra con puertas corredizas, y tiene un asiento tapizado, una TV de 23 pulgadas, conexiones para el ordenador y una gama de programas informáticos. Hay una cama que se empotra en un costado, y dos de las suites pueden comunicarse entre sí y disponer de una cama de matrimonio. En la cubierta superior, los asientos de clase *business* se convierten en camas, y los pasajeros disponen de una zona de bar. Y los asientos de turista, en las dos cubiertas, tienen más espacio para las piernas y las rodillas.

Según los analistas, la capacidad del A380 de SIA, le da una ventaja muy importante en la ruta de Singapur a Sydney, que tiene mucho tráfico, y lo mismo ocurrirá en la de Singapur-Londres, que se espera inaugurar en febrero próximo, cuando reciba su segundo A380. SIA ha pedido un total de 19 super jumbos, de los que seis se esperan a comienzos de 2009, y se abrirá otra ruta: San Francisco-Hong Kong. SIA confía en el reciente auge del tráfico aéreo global, que crece entre el 5 y el 10 por ciento cada año. La aerolínea de los Emiratos, con base en Dubai, es el mayor cliente de Airbus, con un pedido en firme de 47 unidades; pero no recibirá el primer A380 hasta agosto de este año, y espera utilizarlo entre Medio Oriente y Nueva York.

Quantas, la aerolínea australiana que será la segunda en operar el A380, planea emplearlo en los vuelos con destino a Estados Unidos, y lo mismo asegura Lufthansa, que será la tercera compañía en ponerlo en servicio; pero ninguna de las dos compañías aclara cuándo ni a qué ciudades. Las aerolíneas estadounidenses no han pedido hasta ahora el A380, cuya fabricación es lenta: sólo 13 unidades serán terminadas este año, y 25 están programadas para 2009. Después de siete años de haberlo ofrecido al mercado mundial, Airbus tiene sólo 189 pedidos en firme. Y hay analistas como Shukor Rusof, de Standard & Poor Equity Research, que dicen que el mercado de la aviación comercial estará dominado por aviones de tamaño mediano, dos motores y largo radio de acción, típicamente el 787 Dreamliner de Boeing, más eco-

nómico que los cuatrimotores del mismo tamaño, y del que ya hay más de 700 pedidos.

Airbus dice que en 2025, cuando su A380 dominará las rutas intercontinentales, habrá 20 aeropuertos con capacidad para las operaciones del gran avión, pero que sólo tres serán norteamericanos: Los Angeles, San Francisco y J.F. Kennedy en Nueva York. Es que el A380 mide 80 metros de anchura y 20 de altura, y con su carga completa pesa más de 567 toneladas, lo que muy pocas pistas pueden soportar. Por orden decreciente de tráfico, los 20 aeropuertos a los que se refiere Airbus son: Hong Kong; Londres Heathrow; Dubai; Tokio Narita; Singapur; Bangkok Subarnabumi; Los Angeles; Beijing; Francfort; Paris Charles de Gaulle; Tokio Haneda; Tapei; Sidney; Johannesburgo; Shanghai; Nueva York JFK; Seúl; San Francisco; Madrid y Ámsterdam.

Algunos analistas creen que el A380 puede ser demasiado grande para resultar rentable. Y señalan que la política de SIA es renovar sus aviones cada seis años, pero no se puede saber si la podrá aplicar a sus super jumbos. ¿Qué posibilidad tendría de venderlos a otras compañías? No obstante estos “peros”, la experiencia de volar en un A380 será siempre muy atractiva. Sobre todo cuando hay aerolíneas que anuncian que los equiparán con gimnasios, discotecas, casinos... ¡y hasta canchas de *bowling*! Rentable o no, el super jumbo de Airbus será el paradigma de los viajes de lujo – al menos para los pasajeros de primera clase. ●