

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

por Alberto Rumschisky

El último gran salón aeronáutico de Le Bourget, al final de la pasada primavera, nos trajo necesariamente a la memoria al desaparecido Concorde. Cuando esta estilizada aeronave volaba en la década de los setenta más rápido que el sonido, los admirados espectadores pensábamos que ya estaba muy cercano el día en que todos viajaríamos en la mitad del tiempo que empleábamos entonces. Sin embargo, cinco décadas después los tiempos de viaje en avión apenas han cambiado. Si desviamos la mirada a Silicon Valley, nos encontramos con que, mientras los ordenadores quedan anticuados casi al mismo tiempo en que se fabrican, por comparación la industria aeronáutica parece detenida en el tiempo.

Restringida por los altos costos, el aumento del precio del combustible y el tema de la seguridad, la industria aeronáutica ha tenido que concentrar sus avances, por ejemplo, en los nuevos materiales de construcción que derivan en economía. Una de las innovaciones de las que más se habló en Le Bourget fue, precisamente, el uso de materiales compuestos, incluyendo las fibras de carbono y los plásticos. Es el caso específico del Airbus 350, el más nuevo reactor del gran fabricante europeo. Aunque, a simple vista, se nos aparece como similar a los otros Airbuses expuestos en el salón francés.

Uno de los consejeros de la muestra de París, Gerrard McCluskey, abordó este tema con la prensa y señaló que muchos fabricantes de aviones han dejado que los militares tomen la iniciativa en el empleo de nuevos materiales, porque "las fuerzas armadas tienen el dinero necesario para jugar con nuevas tecnologías, probarlas muchas veces y luego crear los sistemas para construirlas eficazmente... Nosotros dejamos que los militares hagan las pruebas. Creo que lo que tenemos que comprender es que los aviones son vehículos, que tienen que ser seguros y seguir las certificaciones". Pero McCluskey predijo que dentro de los 10 próximos años, los aviones no tendrán fuselaje, al menos donde la cabina de pasajeros y la de mando están

ahora. Serán solo un ala voladora, como los aviones de caza de hoy. O como el nunca olvidado Concorde, que cuando la industria declinó en la última década del siglo 20 tuvo que ser subsidiado por los gobiernos de Francia y el Reino Unido.

En las últimas dos décadas la experiencia de los viajes en avión ha cambiado muy poco, mientras que la popularidad global ha crecido de un modo exponencial. Boeing hizo recientemente una predicción para los próximos 20 años, diciendo que para 2034 la flota aérea comercial se habrá doblado, y que la mayoría de los pasajeros provenirán de Asia y de América Latina, donde la calidad media de vida crece rápidamente. Pero la demanda creciente y el aumento de precio del combustible ha hecho que sea aquí donde se concentre toda la innovación de los fabricantes. Mientras que el precio del barril de petróleo prácticamente se ha cuadruplicado, el de los billetes de avión ha aumentado en una proporción mucho menor. Esto nos lleva a que en la muestra de París las estrellas hayan sido los materiales compuestos y los metales livianos. Los dos han quitado peso a los aviones, haciéndolos más eficientes para volar. Además, los materiales compuestos tienen una duración mayor.

Gerard Feldzer, un reputado analista aeroespacial que ha sido el director del museo de Le Bourget, señaló al terminar la muestra que "hace quince años nadie podía darse el lujo de volar constantemente. La gran movilidad global actual se debe, en gran parte, a que han bajado los precios para los pasajeros... Desde los tiempos del Concorde se ha producido lo que los innovadores llaman una "tecnología negativa", y la idea de viajes masivos supersónicos se ha ido desvaneciendo cuando ese programa se dio por terminado, en 2003. La única posibilidad futura para los vuelos comerciales serán los vuelos eléctricos o los balísticos, saliendo literalmente de la atmósfera de la Tierra, como un misil, para descender en algún punto del globo. Y para esto todavía falta mucho. Ahora mismo no buscamos velocidad, sino que buscamos economía".