

# RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

por Alberto Rumschisky

**L**os años treinta y la primera parte de los cuarenta del siglo pasado fueron la época de oro de la aviación japonesa, que culminó técnicamente con la fabricación del formidable y temido avión de combate Mitsubishi Zero. Tras la derrota en la Segunda Guerra Mundial, la industria aeronáutica nipona quedó confinada a fabricar reactores militares bajo licencia de los Estados Unidos, y algunos pequeños reactores para uso privado. Pero ahora la Mitsubishi Aircraft Corporation quiere volver a destacarse en el mercado aeronáutico con su "Mitsubishi Regional Jet" (M.R.J.), un reactor comercial para 90 pasajeros que deberá surcar los cielos a finales de este año.

**E**n las últimas décadas, Mitsubishi ha estado fabricando componentes para aviones de las constructoras occidentales. Por ejemplo, un tercio del material del nuevo 787 Dreamliner de Boeing proviene de la fábrica nipona. A finales de la década de los cincuenta y comienzos de la de los sesenta, Mitsubishi participó en un consorcio que desarrolló el YS-11, un turborreactor de 60 plazas financiado en gran parte por el Gobierno de Tokio. Pero, luego de haber vendido (con pérdidas) 182 unidades, el proyecto fue cancelado porque el YS-11 sufría problemas con el sistema de aire acondicionado y el excesivo ruido de sus motores gemelos.

**E**scarmentado por el fracaso del YS-11, Japón cambió su estrategia y se dedicó a abastecer a los grandes constructores aeronáuticos de la época, que estaban entonces liderados por Boeing. Así, los constructores japoneses suministraron el 15 por ciento de los componentes del 767, el 21 por ciento del 777, y el 35 por ciento del 787. Por su parte, en una suerte de "quid pro quo", las líneas aéreas niponas compraron mayormente los aviones de Boeing, que competía con Airbus por ese mercado.

**P**ero Japón insistía en fabricar su propio avión, y a comienzos del siglo XXI el Gobierno apoyaba esta iniciativa, y que-

ría dar otra oportunidad a la construcción de un reactor comercial. En 2003 Tokio anunció su propósito de desarrollar un reactor más compacto y de menor consumo, y Mitsubishi recogió el guante y en 2008 reveló que comenzaba la producción del M.R.J., empleando nuevas tecnologías y nuevos materiales. Por ejemplo, comenzó explorando las nuevas baterías de litio-ion, y finalmente decidió emplear los paquetes convencionales de cadmio níquel, considerados más seguros.

**C**on este nuevo avión, Mitsubishi presume que ahorrará un 20 por ciento de combustible, comparado con los reactores de la serie 190 de la brasileña Embraer, que son similares en tamaño al M.R.J. Gran parte de este ahorro se debe al empleo de nuevos motores fabricados por la estadounidense Pratt & Whitney. Las alas del avión japonés son más delgadas y más aerodinámicas que los modelos similares, lo que contribuye a aumentar la eficiencia de energía. También los nuevos asientos diseñados del M.R.J. son más anchos que los de sus rivales. Por ejemplo, tienen una anchura de 47 centímetros frente a los 43,90 de los reactores CRJ700 que produce la canadiense Bombardier.

**Q**ueda dicho que los principales rivales del nuevo avión japonés son Bombardier y Embraer, dos constructoras que han adquirido mucho prestigio. Pero si bien los rusos y los chinos también están entrando en el mercado de la industria aeronáutica, Mitsubishi les lleva la delantera en Corea del Sur, Taiwán y la misma China, que en conjunto tienen un valor calculado en 4.385 millones de Euros, y donde ya ha recogido 165 pedidos del nuevo reactor, que tiene un precio unitario de 32 millones de Euros. Como ha dicho a la prensa Teruaki Kawai, el veterano presidente de Mitsubishi: "Ya ha pasado más de medio siglo (desde el YS-11), y es el momento de dar a Japón una nueva oportunidad en el mercado aeronáutico".