

AVIACION COMERCIAL / A PRINCIPIOS DEL AÑO 2005 ESTÁ PREVISTO QUE DESPEGUE EL PRIMER AIRBUS A380, EL MAYOR AVIÓN DE LÍNEA JAMÁS CONSTRUIDO, UN PROYECTO EUROPEO QUE DESAFIARA EL ACTUAL MONOPOLIO DE BOEING



Un avión belga descarga el primer morro de un Airbus A380, el pasado mes de noviembre en el aeropuerto de Saint-Nazaire (norte de Francia). / AFP

LA AVIACION EN CIFRAS

Más de 1.300 millones de pasajeros. En 2002 un total de 1.344 millones de pasajeros se desplazaron en avión para disfrutar de sus vacaciones o por motivos de trabajo. Se estima que esta cifra pueda ascender hasta los 2.300 millones en el año 2010. Así, cada día 3,68 millones de personas utilizan las vías del aire como medio de transporte.

21.107 millones de kilómetros. Las principales compañías aéreas recorrieron conjuntamente un total de 21.107 millones de kilómetros en 2002, distancia en la que invirtieron un total de 34,1 millones de horas. En Europa, por ejemplo, los kilómetros que recorren las principales líneas comerciales por jornada equivalen a 306 vueltas al mundo. Los cielos del Viejo Continente son surcados cada día por más de 26.000 vuelos. Cada ocho segundos despega una aeronave de cada aeropuerto europeo.

Una flota de 15.000 aviones. El parque de aviones de los principales operadores de vuelos regulares supera las 15.000 unidades, de las que 12.000 cuentan con más de 100 plazas. Se espera que la flota mundial alcance los 34.000 aviones en el año 2020, aumento que supondrá una inversión aproximada de 1,9 billones de dólares.

Más de 18 horas sin escalas. A partir del próximo mes de febrero se podrá volar desde Singapur a Los Angeles sin escalas. La compañía Singapore Airlines ofrecerá el servicio comercial de mayor distancia del mundo con un recorrido de 14.630 kilómetros, con una duración de 16 horas desde Singapur a Los Angeles y de 18 horas y media en sentido inverso.

Los aeropuertos más congestionados. Atlanta es el aeropuerto con más tránsito en el mundo. Por él circularon en 2002 un total de 76,9 millones de pasajeros. Chicago se alza en el segundo puesto con un total de 65,5 millones de pasajeros. En Europa el aeropuerto más concurrido es el londinense de Heathrow por el que el pasado año transitaban 63,3 millones de viajeros.

Transporte económico. Los últimos adelantos tecnológicos han permitido que el avión se convierta en uno de los medios de transporte más eficientes. Como media, un aeroplano consume 3,5 litros de queroseno por cada 100 pasajeros transportados. Además, el parque aeronáutico y sus instalaciones ocupan poco menos del 1% del terreno que necesita toda la red de transportes de la UE.

Seguridad. El índice de accidentes en el transporte aéreo es de uno por millón de vuelos. Esto significa que es 25 veces más seguro que el transporte por carretera.

Retrasos. Las demoras tienen un coste anual de 5.000 millones de dólares al año. En 2000 uno de cada tres vuelos europeos sufrió una demora de al menos 15 minutos. / MERCEDES GOMEZ

EL GIGANTE EUROPEO

CRISTINA FRADE

Si 2003 ha sido el año en que Europa enterró al Concorde, único avión supersónico comercial, el Viejo Continente no se rinde y se prepara para marcar un nuevo hito en la carrera emprendida en la década de los 70 para volver al primer puesto de la construcción aeronáutica civil. Ese desafío tecnológico y comercial se llama Airbus A380, el mayor avión de línea construido nunca, con el que acabarán 30 años de monopolio del americano Boeing en el segmento de mercado de los aparatos de más de 400 pasajeros.

Hablar de una *ciudadela volante* en el caso del A380 no es exagerado. El avión de base tendrá una capacidad de 555 pasajeros en tres clases —aunque podría transportar hasta 800 en una configuración *charter*— y un alcance de hasta 14.800 kilómetros. Con un tercio más de plazas que su más cercano competidor, el Boeing 747, promete butacas y pasillos más amplios, espacios abiertos en los que estirar las piernas y zonas de entretenimiento en el puente inferior.

Según Airbus, sociedad en la que participan Alemania, España, Francia y Reino Unido, gracias a la moderna tecnología empleada y a las economías de

escala, el coste del asiento por milla recorrida será un 15% inferior al del avión más eficiente actualmente, lo que permitirá ofrecer viajes de lujo a precios más accesibles.

El A380 incorpora un buen número de innovaciones destinadas a ahorrarle peso y mejorar su comportamiento aerodinámico. El respeto del medio ambiente ha sido también una preocupación primordial en el diseño del aparato, que será más silencioso que el mayor avión actual y producirá la mitad de ruido al despegue. Su económico consumo de combustible ayudará a reducir el impacto de los gases en la atmósfera: será el primer avión de

proyecto ascenden a unos 10.700 millones de dólares, un importe similar a lo que ha costado poner a punto toda la familia A330 y A340. Pero Airbus está convencida de que la inversión en su *superjumbo* vale la pena pues «ofrece la solución más inteligente y económica al aumento del tráfico aéreo y la congestión aeroportuaria. La única alternativa, un incremento en la frecuencia de los aviones actuales, no sólo requeriría miles de millones en inversiones en los aeropuertos, sino que contribuiría a una mayor congestión y a un significativo impacto en el medio ambiente».

No opina lo mismo Boeing. El rival americano empezó a

valorado alrededor de los 220 millones de dólares por unidad. Pero el caso es que la sociedad europea cuenta ya con 130 pedidos firmes y, según el vicepresidente ejecutivo de relaciones con clientes y asuntos comerciales, John Leahy, las perspectivas son buenas a pesar del delicado momento que atraviesa la aviación comercial debido al 11-S y a la crisis económica.

Airbus, que por primera vez en su historia ha entregado este año más aviones comerciales que Boeing, ve otra prueba de confianza en la participación de 33 socios industriales y medio centenar de suministradores de equipos, entre los que figuran varios españoles como Sacesa, Masa, Gamesa y Aries. La empresa española Mtorres ha diseñado y suministrado sistemas presentes en un 50% de la parte estructural del A380, tanto en su construcción como ensamblaje, como las primeras máquinas en el mundo de producción de soldadura láser para refuerzos estructurales longitudinales de la aeronave.

El primer vuelo está previsto a principios de 2005 y la compañía Singapore Airlines, por el momento uno de los mejores clientes, debería recibir en marzo de 2006 el primer ejemplar que entrará en servicio. Lástima que no sea una compañía europea la que ilustre primero la superación del desafío...

EL A380 TENDRÁ UNA CAPACIDAD DE 555 PASAJEROS EN TRES CLASES, AUNQUE PODRÍA TRANSPORTAR HASTA 800 EN UNA CONFIGURACIÓN DE VUELO 'CHARTER'

largo alcance que consumirá menos de tres litros de combustible por pasajero cada 100 kilómetros, comparable al mejor de los pequeños coches turbodiesel.

Los costes de desarrollo del

gurando que no había mercado para el A380 y hoy intenta restar importancia a su éxito comercial señalando que Airbus vende los primeros aparatos muy por debajo de su precio,