

Entre esperanzas y convulsiones

La aviación civil en 1994

JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA
Ingeniero Aeronáutico
Fotografías del autor

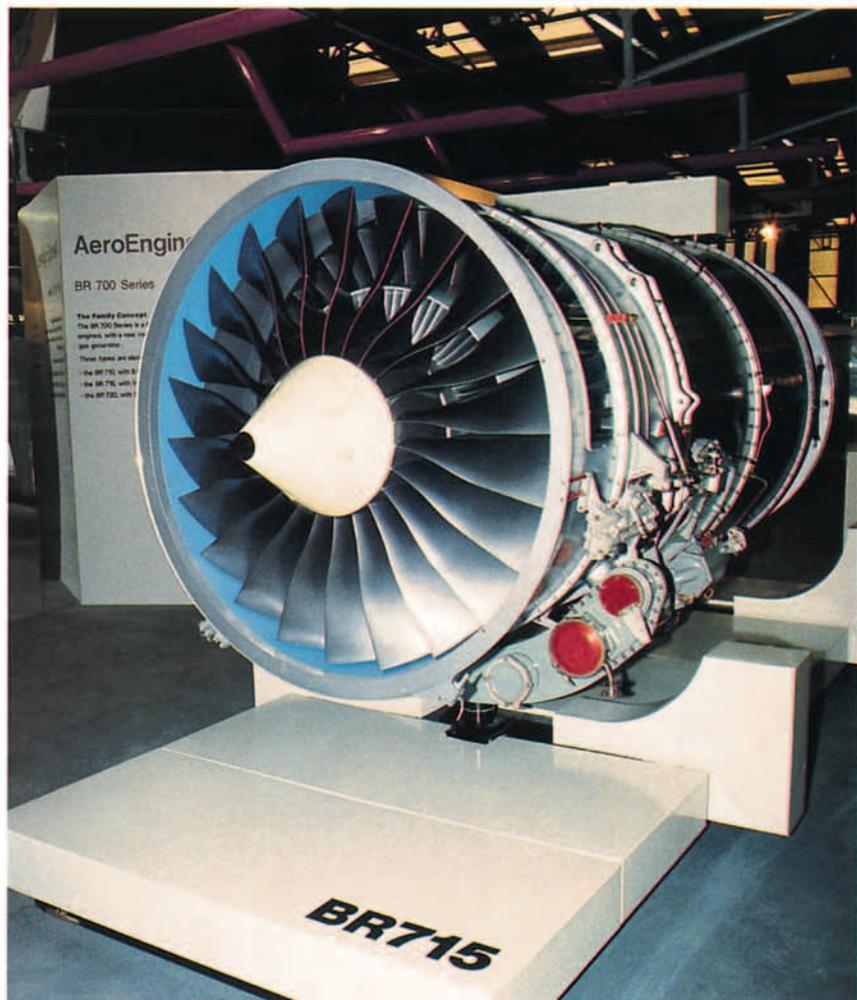


Organizaciones Internacionales del Transporte Aéreo y constructores de aeronaves comerciales coinciden en dar como cierto que la recuperación de la crisis se puso en marcha en 1994. A nivel global las cifras, y sobre todo las previsiones, así lo están mostrando, pero no todos sus víctimas podrían afirmar que han remontado altura sobre el fondo de la sima, algunas hay incluso que aun no saben donde está ese fondo.

EN junio de 1993 la Comunidad Europea, a instancias de Abel Matutes, creaba lo que los excesos verbales de algunos cronistas adjetivaron a posteriori con el título de «Comité de Sabios» presidido por Herman de Croo, ostentosa definición para un grupo de especialistas al cual se encargó el dictamen de las causas y, lo que es más importante, de las soluciones para la crisis del Transporte Aéreo en Europa. Sus conclusiones

vieron la luz en la primera semana de febrero de 1994 y constituyeron el primer acontecimiento auténticamente noticiable del año dentro del ámbito de la Aviación Civil. Entre las diversas recomendaciones allí escritas destacaron la negativa a las subvenciones estatales incompatibles con las reglas de libre competencia, la vigilancia y en su caso intervención en los acuerdos entre compañías aéreas, el aumento de capacidad aeroportuaria y la uni-





British Airways, la anticipación y una buena gestión pagan siempre dividendos. 1994 fue un buen año para el motor BR700, aquí representado por una maqueta del BR715 elegido para el MD-95.



Air Inter o la supervivencia sin privilegios.

ficación del control del tráfico aéreo sobre los cielos europeos, la eliminación de los monopolios en los servicios de tierra y la supresión del IVA para los usuarios del Transporte Aéreo. Con solo una rápida lectura del informe quedaba clara la declaración de fenecido para el obsoleto concepto de las compañías de bandera apoyadas a ultranza por el erario público, y la denuncia, con palabras medidas pero firmes, de la escasa capacidad de adaptación de las empresas europeas ante los rápidos cambios sufridos por el mundo del Transporte Aéreo, en otras palabras, su enfrentamiento a la disyuntiva de adaptarse o perecer. Como era de esperar esas conclusiones tuvieron amplio eco en la prensa hablada y escrita no estando exentas de contestación, fundamentalmente por decantarse del lado de la competi-

dad que pasa de manera inevitable por la pérdida de empleo en el sector.

Quizá esas objeciones de corte social y el debate subsiguiente hayan sido lo más digno de mención dentro de toda la publicidad que rodeó al «Comité de Sabios» y a su informe, porque las ansiadas conclusiones no fueron más que lamentables evidencias de sobra sabidas para cualquier conocedor del mundo del Transporte Aéreo. Otra cosa muy diferente es la certeza de que las políticas del avestruz y de la cigarra aplicadas hasta que la situación fue insostenible, han encubierto la realidad ante los ojos de la opinión pública en bastantes casos.

DEL NEGRO AL ROJO

La CE, como era de esperar, apoyó, eso sí con cierto retraso sobre las previsiones, el informe antedicho pero con ciertas reservas, fijando el 1 de abril de 1997 como fecha para el cese total de las ayudas estatales a las compañías aéreas, estableciéndose a guisa de transición un procedimiento de urgencia, según el cual hasta entonces será posible conceder ayudas limitadas a las compañías en peligro de hasta un millón de ECUs, distribuidos en un plazo de tres años. Y ha sido en este terreno donde en 1994 ha habido conflictos que han girado fundamentalmente alrededor de Francia.

A mediados de 1994, cuando las estadísticas de 1993 de las compañías aé-

reas ya estaban cerradas y con todas las bendiciones, se reiteró, por si había duda, que las compañías europeas «de bandera» ostentan el dudoso honor de ser globalmente líderes en el campo de los números rojos, por supuesto con destacables excepciones. En un ranking publicado por Flight International las compañías Air France, Iberia y Olympic figuraban como destacadas en ese grupo, en lugar opuesto del cual figuraba precisamente British Airways.

En efecto, British Airways con sus 341 millones de libras esterlinas de beneficios antes de impuestos registrados entre abril y septiembre de 1994, tanto como un 45.1% más comparando con idéntico periodo del año precedente, volvió a ser en 1994 la estrella de las compañías europeas, galardón fruto de la anticipación en la toma de medidas, traumáticas donde fue necesario, y de una gestión acertada. Lufthansa y KLM entraron en números negros en 1994, KLM en concreto registró un avance notable en el primer semestre de 1994, donde duplicó los beneficios con respecto al intervalo homólogo de tiempo de 1993 y, más significativo aún, lo hizo a pesar de un descenso en el número de pasajeros del orden del 5% compensado con creces por un decremento del 6% en los costos. Gran parte de esas buenas cifras son consecuencia de la participación de KLM en Northwest Airlines, cuyo monto asciende a un 25%

del capital de la compañía estadounidense.

Pasando de largo sobre el caso de Iberia, conocido de sobra por los lectores, Air France significó una de las más grandes polémicas del año. Después de la aprobación de sus empleados a las medidas de saneamiento propuestas por la presidencia de la compañía, eliminación de 5000 puestos de trabajo incluida, con un 81.26% de votos positivos procedentes de aproximadamente el 84% de la plantilla tras un referéndum que duró desde el 31 de marzo hasta el 10 de abril, el Gobierno francés obtuvo la aprobación de la CE para subvencionarla con 20000 millones de francos, aprobación energicamente contestada por British Airways, KLM, SAS y otras compañías quienes

*Recién
certificado
y con un alentador
panorama
por delante,
el MD-90
(abajo
a la izquierda).*

*MD-12,
difícil
pero no imposible
(a la derecha).*

*La aviación
regional se medirá
con reglas
más estrictas
en Estados Unidos.*



apelaron la decisión de la CE. La solución llegará si hay mucha suerte antes de que acabe 1995, pero es dudoso que vaya a cambiar la situación.

Air Inter fue protagonista de otra polémica cuando el Gobierno francés fue obligado por la CE a abrir a la competencia europea las rutas de Orly a Marsella y Toulouse, operadas por esa filial de Air France bajo concesión exclusiva desde la década de los 60. Diversas maniobras fueron puestas en marcha para evitarlo aunque Francia había corroborado en 1990 y 1992 su acuerdo con la liberalización del Transporte Aéreo en la CE, huelgas del personal de Air Inter incluidas, pero al final se impuso la decisión de la CE y entró en vigor desde el 1 de enero de 1995. Air Inter, se anticipó algo a

los acontecimientos e inició 1994 con un plan de reestructuración destinado a ahorrar 600 millones de francos anuales, y con la intención declarada de Air France en el sentido de rebajar su participación en ella desde el 72.3% hasta el 51 %, aún pendiente de ser llevada a la práctica.

TAP por su parte obtuvo previa aprobación de la CE una ayuda estatal de 180000 millones de escudos, sometida al cumplimiento de un plan de viabilidad en el que se perderán 2500 empleos de su nómina de 9600 personas cuya culminación será una privatización parcial en 1997, y en esta ocasión no existió polémica alguna. Alitalia, otra histórica europea, perdió en el primer semestre del pasado año 126.1 millones de dólares de los cuales 29 mi-

llones provinieron de las indemnizaciones pagadas a 746 empleados prejubilados en el periodo de tiempo citado; sin embargo la tendencia de las cifras de Alitalia durante 1994 fue hacia la mejora aunque la sombra de una necesidad de subsidio gubernamental persistía al acabar el año.

Si Northwest Airlines fue también noticia por volver durante 1994 a los números

negros, al otro lado del Atlántico uno de los hechos más notables fue la venta de United Airlines a sus empleados, aceptada por el consejo de administración de la compañía con el comienzo del año y aprobada por todas las partes implicadas en abril bajo la condición de ceder el 55% de las acciones al personal. La acción se materializó a efectos de gestión a mediados de julio con el nombramiento de un nuevo presidente, dando inicio a una aventura insólita por el tamaño de la compañía seguida con inusitado interés en diversos medios. La tambaleante USAir, un 24.6% del capital de la cual figura en manos de British Airways, oyó sonar las alarmas con toda intensidad en el segundo semestre y concibió un plan de reducción de flota según el cual a mediados de 1995 comenzaría a desprenderse de sus aviones 767-200ER y 727, abandonando simultáneamente sus rutas a Europa; la asociación de pilotos ALPA mostró de inmediato su rechazo a la operación y 1994 llegó a su final sin acuerdo, con USAir en números rojos perdiendo un millón de dólares diario, con la amenaza de retirada por parte de British Airways, y con la sombra de la bancarrota a la vuelta de la esquina.

NOVEDADES DEL LADO DE LA INDUSTRIA

Es probable que las acusaciones de pasados años contra la financiación de Airbus Industrie, blanco hasta principios de 1994 de las iras de una industria estadounidense alardeante de una supuesta independencia de los presupuestos oficiales de su país y de una competencia desleal por parte del grupo europeo, hayan llegado a su fin. La razón deberá ser buscada en la descarada presión ejercida por la Administración Clinton desde finales de 1993 sobre el gobierno de Arabia Saudí, incluidas llamadas telefónicas del propio Presidente destinadas a conseguir para la industria de Estados Unidos la renovación de la flota de Saudia, la cual dio fruto en febrero con el anuncio de la decisión del país árabe en el sentido de adquirir entre 50 y 60 aviones comerciales de producción estadounidense, sustanciosa venta por la que habían luchado a brazo partido



Airbus, Boeing y McDonnell Douglas. El vidrioso asunto, ciertamente más descarado que los argumentos usados contra Airbus Industrie, fue seguido atentamente desde Europa, y una vez consumado provocó enojo y declaraciones duras del lado europeo, para más adelante caer en un mutismo y un compás de espera del que no salió en todo el resto de 1994, al no haber decidido aún Saudia qué aviones formarán su renovada flota. La actualidad de esos acontecimientos acallaría un tanto la noticia de la entrada en servicio del Airbus A321, llegada el 27 de enero con Lufthansa como protagonista, un hito interesante por tratarse del primer avión de Airbus con montaje final en Hamburgo.

Cuatro nuevos modelos de aeronaves comerciales efectuaron su primer vuelo en el curso de 1994; siguiendo un orden cronológico fueron el Jetstream 61 desde Prestwick el 10 de mayo, el Boeing 777 desde Paine Field, Everett, el 12 de junio, el Antonov An-38 desde Novosibirsk (Siberia) el 22 de junio y el A300-600ST desde Toulouse el 13 de septiembre.

Para el MD-90 de McDonnell Douglas 1994 fue un año importante, pues no sólo alcanzó su certificación FAA el 16 de noviembre, sino también fue protagonista de un nuevo acuerdo con China, según el cual se fabricará una primera serie de 20 unidades en aquel país oriental. El MD-90 concluyó 1994 con un total de 72 encargos en firme y 84 opciones y significa, junto al MD-95 lanzado el 22 de julio como oferta a las compañías aéreas, la apuesta de McDonnell Douglas en el campo del fuselaje estrecho para los años venideros. La construcción del prototipo estático del MD-95 se inició antes del fin de 1994 usando la estructura de un DC-9-30 que perteneció en su día a Eastern Airlines; se alcanzaron además algunos compromisos importantes respecto del nuevo modelo, como fue el contrato suscrito con Alenia fechado el 24 de noviembre para la fabricación de su fuselaje y la elección de la compañía tejana Dalfort Aviation para el establecimiento de la línea de montaje final en su factoría de Dallas, pero el lanzamiento definitivo del MD-95 no llegó en 1994 pues aún se esperan las adquisiciones que lo hagan posible. El

MD-95, que será certificado de manera común por la FAA y la JAA, viene a suponer el espadarazo para el motor europeo BMW Rolls-Royce BR700, elegido como su planta propulsora en la versión BR715, para el que también 1994 fue un año clave.

El lanzamiento del Boeing 737-800 fue anunciado en el curso de Farnborough'94, y la noticia de que la compañía alemana Hapag-Lloyd con un encargo de 16 unidades fue responsable directa de ese acontecimiento, desencadenó el disgusto de Deutsche Aerospace Airbus toda vez que ese birreactor es competidor de la familia A319/A320/A321 y se le ve como futura causa de pérdidas de trabajo en las instalaciones de Hamburgo de la firma alemana. Lo cierto es que a finales de 1994 se sabía ya de la venta de 93 unidades de los 737-700/737-800.

En el terreno de las certificaciones, 1994 vio la calificación ETOPS del A330 equipado con motores CF6-80E1 en mayo y de la versión con PW4164 en noviembre, así como la certificación del A330 con motores Rolls-Royce Trent 700 concedida el 22 de diciembre por la JAA. Otras certificaciones obtenidas en 1994 fueron las del Fokker 70 (holandesa y FAA), Falcon 2000 (JAA y FAA) y Dornier 328-110 (alemana y FAA), versión esta última desarrollada para paliar los problemas de actuaciones de la versión original. No se debe olvidar tampoco al primer prototipo del biturbohélice IPTN N-250, quien realizó su salida oficial de fábrica en Bandung el día 10 de noviembre.

CRUZANDO LA FRONTERA DE LOS 600 PASAJEROS

Durante 1994 se continuó trabajando en el programa multinacional VLCT (Very Large Capacity Transport), y de hecho las expectativas de mercado actuales parecen dar la razón a Boeing, una de las promotoras del programa, quien afirma una y otra vez que no hay mercado más que para un solo avión de esas características. No obstante, las declaraciones de responsables de la Industria Aeroespacial francesa en el sentido de que a pesar de sus gestos de colaboración, la firma de Seattle oculta en el fondo un inten-

to de quedarse con ese mercado para consolidar el monopolio de las grandes capacidades, no contestadas oficialmente desde Seattle, y el anuncio del A3XX por parte de Airbus en 1994, dieron nuevos matices a la situación en que se desenvuelven las actividades de las compañías implicadas en la puesta en práctica de las aeronaves de 600+ pasajeros de capacidad. La aparición del proyecto A3XX durante junio de 1994, y su presentación a compañías de Transporte Aéreo, autoridades de certificación y autoridades aeroportuarias a partir de entonces, fue la noticia más destacable de 1994 en ese campo; cuatro fueron las versiones propuestas en un gesto demostrativo de que el consorcio europeo no está dispuesto a dejar sola a la compañía Boeing en ese mercado, como declaraciones oficiales posteriores se han encargado de confirmar.

Declaraciones aparte, lo cierto es que a pesar de sus ideas sobre la corteza de mercado que hoy parece tener semejante concepto de avión, Boeing había lanzado a plena escala en marzo el programa de diseño de una nueva ala que permitiría desarrollar a partir del 747 un VLCT genéricamente conocido como 747X, cuyo punto de partida podría ser el alargamiento del fuselaje original en 6 m. lo cual aumentaría en 80 pasajeros la capacidad nominal del 747-400. La realidad es que si Boeing no ha lanzado un avión como ese ha sido precisamente por la necesidad de usar una nueva ala, desarrollo



que es un proceso complejo cuya rentabilidad ha de ser cuidadosamente sopesada, y por ello junto a la opción de tal nueva ala ha estado trabajando en un avión de 606 pasajeros de capacidad inicial y 14500 km. de alcance que, para distinguirlo de las actividades en colaboración del VLCT, ha sido designado NLA (New Large Aircraft).

McDonnell Douglas, que un día dedicó cerca de 1000 personas a trabajar en su proyecto UHCA (Ultra High Capacity Aircraft) MD-12, e incluso construyó una maqueta demostrativa de su cabina de pasajeros, mantuvo durante 1994 en ralentí sus trabajos sobre el porqué considera que la situación del mercado no es favorable en las circunstancias actuales para los aviones de su tipo. McDonnell Douglas sigue mostrando su concepto MD-12 allí donde procede, lo cual indica que, a pesar de la poderosa competencia de Boeing y Airbus Industrie, continúa considerando que mantiene sus oportunidades intactas. De hecho el avión de 600+ pasajeros, donde coexisten las designaciones y siglas 747X, UHCA, VLCT, NLA, A3XX y MD-12 como diversos nombres para un mismo objetivo, es en todos los casos un problema de costos, pues el mercado pide aeronaves que permitan ofrecer bajas tarifas a los usuarios además de largos alcances y elevadas frecuencias. En 1994 tan sólo British Airways y Singapore Airlines han mostrado públicamente su interés por tal tipo de aeronave, si bien Cathay Pacific y All Nippon Airways han mostrado indicios de que podrían apoyar su lanza-

miento si estuviera a punto de producirse. En tales circunstancias, la opinión de Boeing sobre la existencia de mercado para tan sólo un modelo único de avión en ese rango de capacidades no es precisamente un desatino.

¿LLEGA POR FIN EL REALISMO A LA SEGURIDAD AÉREA?

El NTSB estadounidense (National Transport Safety Board) ha estado durante los últimos años pidiendo a la FAA que tomara medidas para elevar los niveles de seguridad de la aviación regional; a pesar de que las compañías regionales estadounidenses vieron una paulatina mejora en tal sentido durante esos años, sus estadísticas llegaron a 1994 con una cifra doble de siniestralidad frente a sus hermanas mayores. Ha sido al final de ese año cuando la FAA ha decidido proceder en consecuencia y así, en un primer paso, se propone recomendar a las compañías operadoras de aviones de 10 a 19 pasajeros que lo hagan bajo los principios de FAR 121, siendo obligatoria esa normativa cuando se vuelen aeronaves de 20 pasajeros en adelante. Independientemente de ello, los pilotos de aeronaves de 10 pasajeros o más deberán ser instruidos bajo los preceptos de los apartados N y O de FAR 121.

Con ser interesante esa decisión, más notable fue aún el lanzamiento por parte de la FAA de un programa de un año de duración donde especialistas en factores humanos estudiarán las relaciones piloto-aeronave con especial énfasis en los modernos aviones

comerciales, programa donde la JAA europea estará representada. Aunque no fue una noticia digna de resalto para una mayoría de publicaciones, probablemente es de las más importantes para el desarrollo de la aviación civil de entre las surgidas durante el pasado año, porque es interpretable como un cambio de dirección en las tendencias que durante unos años llevaron la seguridad aérea por derroteros más políticos que técnicamente realistas. Hasta donde han podido influir en tan positivo cambio las conclusiones de Boeing sobre el futuro de la seguridad aérea, citadas con cierto detalle en las páginas de aviación civil de la edición de diciembre de esta publicación, es algo que pertenece al terreno de la especulación.

CINCUENTA AÑOS DEL CONVENIO DE CHICAGO

Entre el 1 de noviembre y el 7 de diciembre de 1944 la conferencia que reunió en Chicago a representantes de 52 países, estableció bajo el nombre histórico de Convenio de Chicago unas bases reguladoras para la aviación civil internacional que han llegado hasta hoy, aunque probablemente pocos pensaron entonces que su vigencia iba a ir tan lejos. Si en 1945, el primer año de vigencia del Convenio, los aviones comerciales, de los cuales el DC-3 era el máximo exponente, transportaron 9 millones de pasajeros, en 1993 llevaron 1170 millones de pasajeros y, si las previsiones son acertadas, deberán mover 1800 millones de personas en el 2001. Cualquier resumen del desarrollo de la aviación civil en 1994 debe forzosamente hacerse eco del cincuentenario del Convenio de Chicago, conmemorado en ese año con una conferencia que tuvo lugar en Montreal del 23 de noviembre al 6 de diciembre donde fue debatida la aviación civil del próximo siglo. Durante cualquier día de 1994, en un periodo de tiempo tan breve como una hora, unos 10000 aviones civiles estuvieron en el aire a lo largo y a lo ancho del planeta transportando pasajeros. Ese fue el mejor homenaje que pudo hacerse al Convenio donde quedaron sentadas las bases sobre las que hoy se apoya el transporte aéreo. ■

El DC-3 era el símbolo del transporte aéreo en los días del Convenio de Chicago.

