

# La Aviación Civil en 2002

JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA  
Ingeniero Aeronáutico, Miembro del IHCA

Hace ahora un año los grandes fabricantes de aeronaves decían tener el convencimiento de que las últimas semanas de 2003 verían la recuperación de sus ventas, una vez superados los efectos combinados de la crisis y de los sucesos de septiembre de 2001. Ahora, vencido 2002, año en el que por cierto el centro de gravedad de las noticias relevantes se ha situado en sus últimas semanas, ese optimismo ha pasado a mejor vida, y el devenir de los acontecimientos, influido de manera especialmente negativa por los problemas de las compañías aéreas estadounidenses, ha desplazado las expectativas de recuperación hasta 2005.

Es un hecho que la prolongación de la actual crisis del transporte aéreo más allá de las previsiones iniciales se debe en gran parte al comportamiento del mercado estadounidense, pues la recuperación en otros lugares es bastante más patente y de acuerdo con lo que se esperaba. Dicho eso, es preciso preguntarse hasta donde la situación estadounidense viene directamente influenciada por las medidas de seguridad que se están aplicando y que incluso se han reforzado en este año, en busca de «impermeabilizar» los aeropuertos y los aviones, cuya eficacia es en general discutible, pero acerca de cuyos perjuicios para el pasajero no cabe debate, pues son evidentes.

Ya no se puede ocultar que muchas de las grandes compañías aéreas han pagado o están pagando aún ahora errores cometidos en tiempo de bonanza, pero también es cierto que muchos pasajeros están acudiendo a medios de transporte alternativos, e incluso las empresas están optando por llevar a sus empleados en aviones

de negocios eludiendo los vuelos regulares. Mientras tanto las últimas estadísticas disponibles de las compañías estadounidenses, las correspondientes al tercer trimestre, dejaban escaso margen para el optimismo y se traducían en retrasos en las entregas de aviones adquiridos cuando no en cancelaciones, además de otras



*United Air Lines hubo de acogerse a la suspensión de pagos en los últimos días de 2002. Airbus*





*Salida oficial de fábrica del prototipo Boeing 777-300ER en Everett. Boeing*



medidas de corte restrictivo en espera de tiempos mejores.

El año pasado dábamos cuenta en nuestro resumen anual de las quiebras de TWA, Sabena y Swissair. En 2002 le tocó el turno a United Air Lines, que después de meses de infructuosa lucha hubo de acogerse el 2 de diciembre a las medidas de protección contra los acreedores previstas por las leyes estadounidenses, en otras palabras, declaró suspensión de pagos al no poder hacer frente a su deuda de 23.000 millones de dólares y no conseguir avales oficiales para paliarla. La medida no supone de momento la desaparición de esa histórica compañía, que sigue operando, pe-





*A mediados de este año se sabrá si el 328JET consigue sobrevivir a la quiebra de Fairchild Dornier. J. A. Martínez Cabeza*

ponibles del total del ejercicio 2002; pero las conocidas sí permiten tener idea de cómo han ido las cosas. Boeing declara haber vendido a lo largo del pasado año 251 aviones, de ellos 162 del modelo 737 y 32 del modelo 777, pero reconoce 75 cancelaciones y operaciones de similar corte, que dejan un valor neto de ventas de 176 aviones. Airbus, hasta el 30 de noviembre, había cerrado ventas por 177 aviones, en las que no se incluye, por no estar todavía signado el contrato, el acuerdo logrado con easyJet el 14 de octubre. La comparación de esas cifras con las de 2001 resulta significativa, pues en aquel ejercicio Boeing vendió 329 aviones y Airbus 375.

Aunque el origen de los problemas es común para los dos grandes fabricantes de aviones comerciales, la forma de abordarlos está siendo bastante distinta. En diciembre se confirmaba que Airbus se propone contratar más ingenieros y especialistas debido a las necesidades impuestas por el desarro-

ro ciertamente está en grave peligro de que tal cosa acabe sucediendo. United va a permanecer en esa situación al menos 18 meses, período de tiempo durante el cual deberá adoptar las medidas pertinentes para salir de la quiebra como una compañía viable, y eso pasa ineludiblemente por reducir su tamaño y renunciar al mantenimiento de su extensa red de rutas y centros de distribución. Si no tiene éxito en ese proceso, su consumición será un hecho.

Farnborough 2002, salón del que RAA dio cumplida reseña meses atrás, mostró por dónde se estaban moviendo las cosas y ya transmitió el mensaje de que la recuperación se iba a tomar más tiempo del que se esperaba. Ahora, cuando 2002 se ha cerrado y ha dado paso al año que supuestamente iba a suponer la salida del túnel, existen datos que permiten tener una idea más clara del camino que queda por delante.

Pocas son las cifras definitivas dis-



*El primer vuelo del Embraer 170 que inicia una nueva generación de reactores regionales del fabricante brasileño, tuvo lugar el 19 de febrero. Embraer*





*Qantas recibió su primer Boeing 747-400ER el 30 de octubre. Boeing*

llo del A380 y a las que vendrán de la mano del lanzamiento a plena escala del transporte militar A400M. La plantilla prevista para el final de 2002 era de 46.000 empleados, después de que a lo largo de 2002 se contrataran 2.000 personas, y las expectativas para 2003 eran, a esa fecha, de un aumento en 1.500 empleados.

La respuesta de Boeing a la crisis fue, como bien es sabido, el ajuste de su plantilla. A los 30.000 empleos suprimidos hasta noviembre pasado se sumarán con toda probabilidad otros 5.000 a lo largo del presente año, de manera que cuando 2003 concluya la plantilla de las factorías de Renton y Everett se habrá reducido a 60.000 personas. La nueva ronda de despidos prevista se debe a la revisión a la baja de las estimaciones de entregas de aviones comerciales por parte de la empresa cuya sede está ahora en Chicago. Boeing, que ha puesto en

manos de clientes 381 aviones comerciales en 2002, creyó en principio que sus entregas de aviones en 2003 se situarían entre las 275 y las 300 unidades, pero ahora ha rebajado esos números y estima que la situación será similar para 2004. Airbus, por su parte, mantiene sus expectativas de entregar 300 aviones en 2003, de manera que si todo sigue a ese ritmo y ambas empresas aciertan en sus vaticinios, al final del año que acabamos de inaugurar Airbus superaría en entregas a Boeing por primera vez.

Las cosas no han ido mejor para las industrias auxiliares. Se estima que las cien empresas del sector aeronáutico más importantes de la Unión habrán despedido conjuntamente a un total de más de 100.000 empleados en 2002, un 30% como se ha dicho procedente de Boeing.

Es más, la Aerospace Industries Association (AIA) estadounidense

afirmó en los últimos días de 2002 que las ventas de aviones civiles de todos los tipos sufrirán este año 2003 un decremento del 27%, sensiblemente superior al 16% en que cifró provisionalmente el descenso de ventas en 2002. Unas cifras un tanto catastrofistas, pero que a la luz de los comentarios con los que el presidente de la AIA, John Douglass, las acompañó durante su presentación, parecieron tener el objetivo primero de ser una petición de ayuda económica a la Administración estadounidense. Douglass demandó sin reparos más dinero para investigación y desarrollo, el tradicional disfraz con que en Estados Unidos se disimula lo que en la práctica es ayuda oficial. Y mientras eso sucede, se vuelve a la carga por enésima vez contra los supuestos subsidios gubernamentales a la compañía Airbus, siendo ahora el A380 el blanco favorito de las lamentaciones



y quejas contra «la ilegal Europa».

El Viejo Continente no estuvo tampoco a salvo de convulsiones, véase el caso de Fairchild Dornier, otro histórico nombre que pasa a engrosar la lista de ilustres empresas fenecidas donde no hace muchos años entró Fokker. Eso sí, en el momento de su quiebra, y como su nombre indica, la compañía tenía raíces estadounidenses. Allá por octubre se dio a conocer que el grupo estadounidense formado por Dimeling Schreiber & Park y Avcraft, y otro ruso formado por Aviacor y Basic Element, estaban ofertando para hacerse con la línea de montaje del 328JET el primero y para llevar a buen término el programa 728JET el segundo. El año 2002 concluyó sin que las operaciones se tradujeran en resultados, pero las noticias eran que, en el caso del 328JET

*Virgin Atlantic recibió su primer A340-600 en coincidencia con la inauguración de Farnborough 2002. Airbus*

la operación podría concluirse en plazo como para volver a poner en marcha la cadena de producción a mediados del año en curso, siempre que los 20 aviones construidos y no vendidos pudieran ser colocados en el mercado en las debidas condiciones. Habrá que esperar lo que los acontecimientos nos deparen a lo largo de este 2003 recientemente inaugurado.

Los fabricantes de aviones regionales han padecido con menos intensidad las consecuencias de la crisis a lo largo de 2002, puesto que sus clientes pertenecen a un sector del transporte aéreo cuya estructura es más adecuada para adaptarse a las circunstancias desfavorables. Bombardier, una empresa más extensa y diversificada que Embraer, puso en marcha un paquete de medidas anunciadas el 27 de septiembre, que ha girado alrededor de una reducción de la plantilla y una disminución de la cadencia de la producción de sus cadenas de montaje,

de las cuales se dio la debida reseña en las páginas de RAA.

En el caso de Bombardier y Embraer se ha dado un cierto paralelismo con el de Boeing y Airbus. La firma brasileña no ha adoptado medidas drásticas para hacer frente a los problemas y, en los últimos días de noviembre, dio a conocer un estudio con sus previsiones acerca de la futura evolución del mercado de la aviación regional. Embraer cifra en el año 2004 el punto de inflexión a partir del cual se recuperará la demanda de aviones regionales; incluso estima que a partir de entonces el crecimiento anual del tráfico en el sector será de un 8% durante los siguientes 20 años.

Embraer no obstante se ha visto obligada a revisar sus propias cifras del año 2002 e incluso las del año en que estamos. A falta de posteriores confirmaciones, estimaba entonces que en 2002 las entregas de sus reac-







*Airbus puso en vuelo y certificó el A340-500 durante el año 2002. J. A. Martínez Cabeza*



tadores regionales serían 132, y de cara al ejercicio actual, creía que al próximo 31 de diciembre las entregas ascenderán a 148 unidades.

El hecho de que 2002 haya sido un año de crisis, no ha sido óbice para que los fabricantes de aviones comerciales se hayan apuntado hitos de relevancia en sus respectivas historias. Boeing registró en febrero la entrega del 757 número 1.000 de los producidos, siendo American Airlines su compañía propietaria, y también el primer millón de vuelos del 777. Al mes siguiente, en marzo, entregó a China Airlines el 747 número 1.300 de los fabricados y en abril fue Asiana Airlines la que recibió el 777 número 400 de producción. Además el Boeing 747-400ER realizó su vuelo inaugural el 31 de julio y se entregó el primero a la compañía australiana Qantas el 30 de octubre. El Boeing 777-300ER realizó su salida oficial de fábrica el 14 de noviembre y con toda probabilidad habrá efectuado su vuelo inaugural cuando este resumen anual vea la luz.

Airbus, por su parte, puso en el aire al A340-500 el 11 de febrero, luego certificado por las JAA europeas el 3 de diciembre tras sumarse 400 horas en 150 vuelos, y entregó a Virgin

Atlantic el primero de sus A340-600 el 22 de julio, en coincidencia con la inauguración de Farnborough 2002. El 19 de julio había puesto en manos de JetBlue Airways el avión Airbus número 3.000 de los producidos, un A320 y el 29 de agosto voló el primer A318 equipado con motores CFM56-5.

Es preciso reseñar también que el Bombardier Canadair CRJ900 recibió el 9 de septiembre su certificación por parte de Transport Canada, fue validado por la FAA el 14 de noviembre y las JAA europeas hicieron lo propio el 23 de diciembre. En 2002, concretamente el 19 de febrero, fue al aire por vez primera el Embraer 170, primer miembro de una nueva generación de reactores regionales producida por Embraer, cuyo sexto prototipo voló el 27 de diciembre para incorporarse de inmediato a un programa acelerado de certificación, que busca reducir en lo posible los efectos del retraso habido en el primer vuelo e intenta conseguir el certificado de tipo en el curso del segundo trimestre de este año.

Sin embargo, la noticia más relevante de 2002 en el terreno de las aeronaves comerciales estaba implícita en un escueto comunicado de prensa



Catorce años ha tenido que esperar el único An-225 desde su vuelo inaugural (efectuado el 21 de diciembre de 1988) para ver cumplimentada la que ha sido su primera operación comercial.  
J. A. Martínez Cabeza



de Boeing, fechado el 20 de diciembre, donde se decía literalmente que el presidente de Boeing Commercial Airplanes, Alan Mulally, durante una conferencia de prensa concedida en Seattle, había descrito el nuevo objetivo de su compañía centrado en un nuevo avión de pasajeros de la cate-

goría de los 250 asientos, así como en sus objetivos de negocio para 2003.

Era un comunicado cuyo texto omite deliberadamente la auténtica razón de la convocatoria de la conferencia de prensa, que no era otra que la renuncia a continuar con el desa-

rollo del Sonic Cruiser. No se trata de una sorpresa, era algo que ya se intuía, como en su momento se dijo aquí, en las presentaciones y comparaciones ante la prensa de los directivos de Boeing en Farnborough 2002. Boeing asegura que, con baja prioridad, se continuarán los estudios

## La aviación comercial en España 2002

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH  
[santaner@telefonica.net](mailto:santaner@telefonica.net)  
Fotografías del autor

**A**fortunadamente para la Aviación Comercial en nuestro país las negativas perspectivas que se pre-sagiaban para el año 2002 no se han cumplido en su totalidad, en parte debido a la escasa presencia de las compa-

ñías españolas en el mercado estadounidense, que ha sido el más perjudicado.

Repasando individualmente cada una de las compañías que operan tráfico de pasajeros, Iberia, en su primer año en manos privadas, ha celebrado durante

el 2002 los 75 años de, primero, su constitución oficial, el 28 de junio de 1927, y segundo, su primer vuelo, el 14 de diciembre siguiente.

Aunque a principios de año anunciaba que debido a la fuerte caída de pasajeros retrasaba la incorporación de nuevos aviones durante el año y que sólo iba a recibir dos Airbus A.340, gracias a la recuperación del mercado, además de aquellos ha añadido cuatro A.320, un A.321 y un tercer A.340. Por el contrario, el 1 de junio sendos Airbus A.300 llevaban a cabo los últimos vuelos de esta flota con los colores de Iberia, entre Las Palmas y Tenerife y Madrid. Asimismo a mediados de año



AIR NOSTRUM/ Iberia Regional continúa aumentando su flota con aviones Canadair Regional Jet (en la vista) y de Havilland DHC-8 (foto Toni Marimón).



El MD.87 es el avión de menor tamaño en la flota de IBERIA, que cuenta con 24 unidades.

