

Aviación Civil

Contra la crisis, más compras

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA

Ingeniero Aeronáutico

Miembro de número del IHCA

Fotografías Josue Hernández Carrillo

La crisis energética de finales de 1973 tuvo unos efectos tales que se modificaron las tendencias de la evolución tecnológica de la aviación comercial. Ahora una industria del transporte aéreo estructurada de manera totalmente distinta a la de aquel entonces ha conseguido que el espectacular aumento de los precios del combustible no haya desembocado en una hecatombe sin precedentes. Pero como no puede ser de otra manera lo prolongado e impredecible de la situación ya está creando problemas, con las compañías estadounidenses situadas en las posiciones más vulnerables. En tales circunstancias negativas debe ser difícil en general entender la aparente contradicción que suponen las relevantes cifras de negocio de que fueron objeto los aviones comerciales en Farnborough 2008.



El A330-200 se mantuvo en la exhibición estática.

ALGUNAS CIFRAS

Hemos recurrido a adjuntar una tabla resumen donde se reseñan las cifras de ventas y compromisos acumulados por Airbus y Boeing, los dos únicos fabricantes de grandes aeronaves comerciales, a lo largo de la semana en que tuvo lugar el Salón. Airbus sumó en ese período 247 ventas en firme y nueve opciones. Boeing se apuntó 197 ventas y 24 opciones. No son máximos históricos para un Salón Aeronáutico, pero están cerca.

El presidente del grupo EADS, Louis Gallois, afirmó durante una entrevista concedida a un canal de televisión: *“la actual estructura de precios del combustible reduce la demanda, incluso puede producir cancelaciones, pero a la vez genera nuevas ventas”*. Y es que, como es sabido, a mayor precio del combustible mayores costes directos. Reducir el consumo de éste es crucial y el camino más directo es incorporar a las flotas aviones más eficientes que, además, también lo serán por añadidura en el terreno ambiental. Es más fácil decirlo que ponerlo en práctica, pero lo cierto es que una parte relevan-

te de las carteras de pedidos de Airbus y Boeing está formada por aviones adquiridos con ese propósito expreso.

Desde luego las cifras de Farnborough 2008 no se explican sólo por ese hecho. El examen de la mencionada tabla resumen denota que el grueso de las operaciones comerciales de Airbus y Boeing en el Salón está monopolizado por compañías de Oriente Medio, en una muestra de que en los próximos años el centro de gravedad de la aviación comercial se va a desplazar a esa zona del mundo salvo que se produzcan drásticos cambios que, hoy por hoy, no parecen posibles.

Airbus presentó en la pista de Farnborough el primer A330-200 de la compañía hindú Kingfisher Airlines y el cuarto A380 (MSN 004), con librea blanca y alusiones ecológicas, que cargó con la responsabilidad de llevar a efecto las espectaculares exhibiciones en vuelo, tanto más impresionantes cuando se toma conciencia de sus excepcionales dimensiones. Boeing presentó un 777-300ER de la también hindú Air India que, al igual que el A330-200, se mantuvo en tierra a lo largo del Salón.

Si las cosas hubieran rodado de acuerdo con las previsiones, Farnborough 2008 podría haber sido testigo de la presencia física del Boeing 787 y, sin lugar a dudas, se habría convertido en la “estrella” del Salón por méritos propios. El importante retraso acumulado lo hizo inviable. El director general del programa 787, Pat Shanahan, compareció ante los medios para explicar la situación en que se encuentra el nuevo avión indicando, a modo de resumen, que el camino que debe conducir al primer vuelo se estaba recorriendo según las previsiones. *“Cuando la gente piensa en el 787 lo contempla como un avión realizado con más materiales compuestos, pero no es sólo eso -dijo-, se trata de un nuevo concepto*

Llegada a Farnborough del Boeing 777-300ER de Air India. - Boeing-



Concepto artístico del Bombardier CSeries. -Bombardier-

El A380 MSN004 a punto de aterrizar tras completar una de sus exhibiciones en vuelo.

que parte de un nuevo diseño y que, usando un nuevo conjunto de métodos y procedimientos, consumirá un 20% menos combustible y brindará a los pasajeros un mayor confort y un nuevo concepto del vuelo".

Shanahan se refirió a la entonces reciente realización del hito conocido como "Power On" de especial importancia en los modernos aviones que dependen notablemente de la energía eléctrica para su funcionamiento, donde "se demostró la operatividad de los sistemas eléctricos del avión" y confirmó que la fecha del primer vuelo se mantenía en el último trimestre de este año.

LA AVIACIÓN COMERCIAL SUBE AL ESTRADO

Como ya sucediera en el último Salón de Le Bourget, los temas ambientales fueron protagonistas destacados a lo largo y a lo ancho de Farnborough 2008 y no es muy arriesgado aventurar que esa

sándole de "gran contaminador" ha acabado volviéndose contra el transporte aéreo como su área más vulnerable por su cercanía al público.

John Leahy, el ya veterano director comercial de Airbus, resumió los hechos en cuanto a la posición del transporte aéreo en la sociedad actual en unas frases cortas pero de alto contenido: "No hay muchas industrias que puedan presentar una reducción de su consumo de combustible del 70% en solo 40 años... Volamos más pasajeros con menos vuelos; volamos más pasajeros con menos combustible; volamos más pasajeros con menos ruido; volamos más pasajeros con menos emisiones de dióxido de carbono".

Consciente de las circunstancias, la organización de Farnborough 2008 dio cabida a un pa-



circunstancia se va a repetir en el futuro, tanto en Le Bourget y Farnborough como en el resto de los salones que tengan lugar en otras ubicaciones. Más vale tarde que nunca, porque ya es una evidencia que el silencio del mundo aeronáutico ante las voces, unas veces desinformadas, otras veces documentadas pero tendenciosas, que le han puesto en la picota acu-

nel, celebrado el 16 de julio, donde se dieron cita personajes de alta relevancia en el mundo del transporte aéreo y opinaron acerca de toda esa problemática.



La librea de Kingfisher Airlines estuvo presente en dos aviones, el A330-200 y este ATR72-500.

Tan sólo ocho días antes el Parlamento Europeo había aprobado la inclusión de esa industria en el mercado de los derechos de emisión desde el 1 de enero de 2012, y esa decisión -llamada a traer mucha cola- flotó en el ambiente y fue objeto recurrente de alusiones más o menos directas. No recordamos que se haya dado antes el caso de que tantos personajes de la Aviación unieran sus voces para reclamar un trato justo para la industria del transporte aéreo. Los detractores habituales les podrán acusar de ser partes interesadas y defender "lo suyo", pero nunca de falsedad, porque las evidencias objetivas están ahí y nadie podrá negarlas.

Marion Blakey, ex-administradora de la FAA y actual presidenta de la Aerospace Industries Association of America, AIAA, censuró de hecho la decisión europea cuando indicó

que *"los esfuerzos en el terreno de las emisiones del transporte aéreo deben ser coordinados de manera global. Las políticas al respecto no se pueden construir a capricho ni a conveniencia"*. Durante su participación Willie Walsh, presidente de British Airways, fue bastante más explícito y apuntó directamente al Parlamento Europeo: *"Dudo que la legislación europea referente a la inclusión*

del transporte aéreo en el mercado de derechos de emisión haya tomado en consideración en algún momento su efecto en las compañías aéreas".

Giovanni Bisignani, presidente de la International Air Transport Association, IATA, organización al margen de influencias políticas, fiel a su tradición de no tener pelos en la lengua afirmó que el transporte aéreo no precisa de la imposición de leyes para actuar en el terreno de las emisiones contaminantes: *"las compañías aéreas ya tienen un incentivo apabullante para aumentar su eficiencia energética: la factura a pagar por el combustible"*. Pero a continuación fue especialmente duro en sus críticas: *"Los Gobiernos piensan en verde, pero sólo ven dinero... Los Gobiernos sólo actúan con rapidez [en cuestiones ambientales] cuando hay recaudación de impuestos de por medio"*. Y no faltó la alusión directa a Bruselas: *"Europa no ha comprendido aún que no puede imponer política global en solitario"*.

El presidente de Airbus, Tom Enders, abundó en el tema, y tras criticar al Parlamento

Europeo, muy activo y diligente cuando se ha buscado imponer de manera unilateral al transporte aéreo su inclusión en el mercado de los derechos de emisión, pero muy remiso en cuanto a afrontar la solución de los problemas de gestión del tráfico aéreo en el territorio europeo, donde cada día se desperdician ingentes cantidades de combustible, se perjudica a los pasajeros y se hace perder dinero a las compañías aéreas, sentenció que *"Los impuestos no hacen a los aviones más eficientes. De hecho tienen el efecto opuesto, porque suponen menos dinero disponible en las compañías para reemplazar los aviones antiguos por otros nuevos más*



El Hawker 400XP y, a la izquierda, una presencia interesante: un Dornier Do-328 JET convertido por Comtran en configuración de negocios.



El Dassault Falcon 7X compareció en Farnborough por vez primera.

eficaces". Para el registro debe quedar que tres semanas escasas más tarde la Comisión Europea eligió a Airbus como asesor industrial para la coordinación del programa SESAR, Single European Sky Advanced Research, llamado a poner en marcha el futuro sistema de control de tráfico aéreo unificado en Europa.

Scott Carson, presidente de Boeing Commercial Airplanes, puso el "resumen ejecutivo" a las conclusiones del panel: "Se puede abrumar a impuestos a esta industria [el transporte aéreo] dañando así a la economía global sin lograr a cambio beneficio ambiental alguno".

EL PAPEL DE LA PROPULSIÓN

Es una obviedad recordar que los fabricantes de motores tienen mucho que decir en lo que a consumo y emisiones de las aeronaves se refiere. Por ello su presencia fue más relevante si cabe que en ediciones precedentes y se siguió con espe-

cial atención por los medios especializados, que no se vieron desde luego defraudados. Sabido es que

en la actualidad se trabaja en una nueva generación de motores, cuyo primer objetivo por el momento son los aviones que tomarán el relevo de las familias Airbus A320 y Boeing 737.

El presidente de Rolls-Royce, Mark King, declaró ante los medios durante Farnborough 2008 que ahora mismo se enfrentan dos conceptos en el diseño de los motores, uno minimizar el coste de mantenimiento, el otro priorizar la reducción del consumo y las emisiones. En la actualidad todo favorece al segundo de ambos, pero se trata de un problema deli-

cado, porque en primera aproximación y sin entrar a fondo en otras interacciones y efectos, el aumento de la eficiencia en consumo pasa por mayores temperaturas de entrada en turbina y, como consecuencia, en más costes de mantenimiento y vida más corta del motor. Conseguir un compromiso razonable es ahora la tarea a la que se enfrentan los fabricantes, tan apasionante como complicada y llena de obstáculos.

Mark King reconoció no saber qué concepto de avión sustituirá a los aviones de las familias A320 y 737, como justificación para las muchas incertidumbres que dejó en el aire durante su comparecencia. Pero tal parece que Airbus y Boeing no lo tienen tampoco claro. Es más, como ya se comentó en una edición anterior de RAA, la situación del mercado les aconseja no precipitarse a la vista de la boyante situación de las ventas en ambos lados del Atlántico.

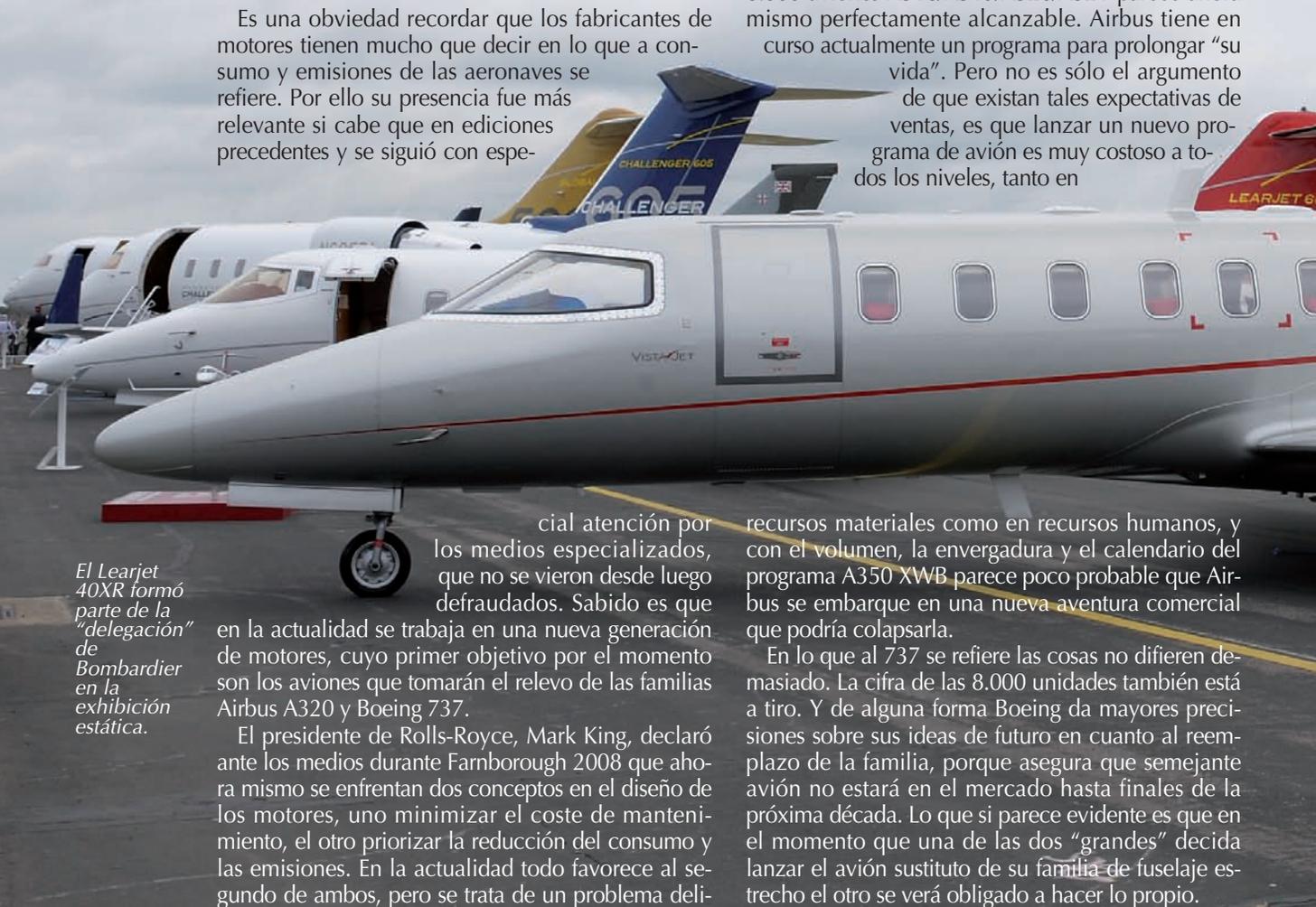
En el caso de Airbus se sabe que los miembros de la familia A320 pueden mantenerse en el mercado durante una década más, ayudados por los avances en estructura y motores que se van introduciendo según están disponibles y con la expectativa de nuevas mejoras en años venideros. El objetivo de vender 8.000 aviones A318/A319/A320/A321 parece ahora mismo perfectamente alcanzable. Airbus tiene en

curso actualmente un programa para prolongar "su vida". Pero no es sólo el argumento de que existan tales expectativas de ventas, es que lanzar un nuevo programa de avión es muy costoso a todos los niveles, tanto en

recursos materiales como en recursos humanos, y con el volumen, la envergadura y el calendario del programa A350 XWB parece poco probable que Airbus se embarque en una nueva aventura comercial que podría colapsarla.

En lo que al 737 se refiere las cosas no difieren demasiado. La cifra de las 8.000 unidades también está a tiro. Y de alguna forma Boeing da mayores precisiones sobre sus ideas de futuro en cuanto al reemplazo de la familia, porque asegura que semejante avión no estará en el mercado hasta finales de la próxima década. Lo que si parece evidente es que en el momento que una de las dos "grandes" decida lanzar el avión sustituto de su familia de fuselaje estrecho el otro se verá obligado a hacer lo propio.

El Learjet 40XR formó parte de la "delegación" de Bombardier en la exhibición estática.



En las circunstancias actuales parece inevitable que las compañías, entre las que se cuenta Air France, que pidieron a ambos fabricantes la "aceleración" de la puesta en servicio de un reemplazo para las que son familias de mayor éxito de Airbus y Boeing, habrán de esperar, si bien en el terreno de lo concreto la investigación va permitiendo la mejora de las actuaciones de sus aeronaves, como se puso de manifiesto en el Salón.

CFM International dio a conocer que su *kit Tech Insertion* para los motores CFM56-5B y CFM56-7B había completado su proceso de certificación. Consiste en la introducción de ciertos cambios en el compresor de alta presión, la cámara de combustión y las dos turbinas, mediante los cuales se puede permitir un margen en la temperatura de los gases del flujo primario en la salida superior en 15-20°C, a la vez que se reducen los costes de mantenimiento entre un 5 y un 15% dependiendo de las condiciones de operación y se reduce el consumo en un 1%.

International Aero Engines, IAE celebraba en el Salón su cuarto de siglo de existencia, nacida como *joint venture* formada por Pratt & Whitney (32,5%), Japanese Aero Engines Corporation (23%), Rolls-Royce (32,5%) y MTU Aero Engines (12%). La última mejora introducida en los motores de su familia V2500 es la constituida por el concepto SelectOne, que estaba próximo a su certificación en los días de Farnborough 2008. Sus objetivos son similares a los ofrecidos por CFM, en concreto aproximadamente un 1% de reducción del consumo y



El avión de negocios de despegue vertical BA609 apareció por vez primera en Farnborough.

responsables de CFM International expusieron ante los medios en el Salón. En su concepto básico es un turbofán de alta relación de derivación, 9, muy superior a la de los motores de la familia CFM56, que se mueven en una relación de derivación del orden de 5. En cuanto a objetivos, el Leap-X básico debe consumir un 16% me-



al menos un 20% de aumento del tiempo entre desmontajes del motor. Como en el caso de CFM, es instalable en aviones ya entregados.

CFM aprovechó el marco ofrecido por Farnborough 2008 para dar a conocer el lanzamiento de un motor enteramente nuevo, conocido por ahora con el nombre de Leap-X. Su objetivo es, precisamente, el mercado de la próxima generación de los aviones de fuselaje estrecho de capacidad superior a los 100 pasajeros, es decir, los aviones que deben sustituir a las familias A320 y 737 que se acaban de mencionar. Leap-X no tendrá parte alguna en común con el CFM56 si hemos de creer en lo que los

nos combustible que los actuales motores, con un nivel de ruido inferior en 10-15 dB a los límites Stage 4 y unas emisiones de óxidos de nitrógeno inferiores del orden del 60% a las limitaciones CAEP6. El calendario del programa cuenta con la puesta en marcha de un prototipo demostrador en 2012 y con la posible entrada en servicio en 2016.

CFM, que en Le Bourget 2007 habló del concepto *Open Rotor*, lo puso de nuevo en la mesa como una posible configuración derivada del Leap-X básico. En realidad se trata de una variante del ya conocido formato UDF (*UnDucted Fan*) que años ha exhibió el motor GE.36, volado a título experimental en un 727 y un MD-80, abandonado en su momento por la problemática que suponía su puesta en servicio,

aunque sus cifras de consumo eran interesantes. Las siglas UDF han sido ahora sustituidas por el nombre de *Open Rotor*, probablemente para marcar distancias con el fenecido GE.36, pero en CFM siguen admitiendo que las razones que dieron al traste con él aún subsisten y deberán ser obviadas eficazmente si se quiere que algún día el resucitado concepto vea por fin una entrada en servicio a bordo de un avión comercial.

La representación de Gulfstream estuvo constituida por este G550.

CFM afirma que un Leap-X en formato Open Rotor ofrecería un 10% más de reducción de consumo frente al concepto básico. Del lado negativo queda el elevado nivel de ruido, difícilmente combatible por disponer de álabes exteriores, y el gran tamaño, pues se estima que el diámetro del motor ascendería a unos 4,27 m.

Pratt & Whitney mantiene su concepto de *Gear Turbofan*, GTF, pero lo controvertido y pro-

blemático de esa tecnología en la que lleva muchos años trabajando, fruto de significativos sinsabores para esa firma estadounidense, ha invitado a cambiar al nombre más comercial de PurePower -que nada tiene que ver con el concepto tecnológico, un fan accionado por su turbina a través de una caja de engranajes reductores-. El primer miembro de la rebautizada familia que se está desarrollando es el PW1000G, seleccionado para los aviones Mitsubishi Regional Jet y Bombardier C Series de los que enseguida se hablará, que comenzó sus ensayos en vuelo el 11 de julio y, que según acuerdo alcanzado con Airbus, volará antes de fin de año en un A340.

GE Aviation explicó que trabaja en el diseño de un nuevo generador de gas que ha dado en llamar E-Core para hacer hincapié en los tres parámetros básicos que presidirán su diseño, a saber, eficiencia, aceptabilidad ambiental y experiencia (*Efficiency, Environmental friendliness and Expertise*). El generador de gas E-Core será el punto de partida para toda una nueva generación de motores, incluidos turbohélices y, como no, un posible *Open Rotor*, elevado éste como se pudo comprobar a concepto de moda aunque no novedoso por mucho que se le cambie el nombre.



	AIRBUS				COMPROMISOS/OPCIONES	
	familia A320	A330/A330F	A350 XWB	A380	familia A320	A330/A330F
Aeroflot	5					
Asiana			30			
Aviation Capital Group (ACG)	23					
Saudia		8				
Synergy Aerospace			10			
Tunisair	10	3	3			
Dubai Aerospace Enterprise	70		30			
Etihad	20		25	10		
Qatar Airways					4	
Alis						5
Air China						
Malaysia Airlines						
Arik Air						
FlyDubai						
TOTALES POR MODELO	128	11	98	10	4	5
TOTALES POR FABRICANTE		247			9	

El DC-6A
disponiéndose
e a tomar
tierra.



AVIONES REGIONALES Y DE NEGOCIOS

Bombardier se erigió como una de las protagonistas del Salón con el lanzamiento industrial del largamente sopesado CSeries, oficializado el 13 de julio justo en la víspera de la inauguración del Salón. Las poco usuales circunstancias del lanzamiento fueron objeto de comentarios, no siempre elogiosos, hacia la firma canadiense. Y es que el comunicado de prensa emitido citaba literalmente que el Consejo

de Administración de Bombardier había dado su aprobación al lanzamiento industrial, una vez firmada por la compañía Lufthansa una carta de intenciones -LOI- por hasta 60 unidades de avión incluidas 30 opciones. Es práctica habitual que el lanzamiento de un programa se haga bajo la existencia de contratos en firme con dinero de por medio y un número razonable de unidades vendidas, cual no es el caso que nos ocupa. Obviamente Bombardier tendrá sus razones para haber procedido de esa manera. El precio de catálogo revelado en el comunicado es de 46,7 millones de dólares por unidad.



	BOEING				
	VENTAS EN FIRME			COMPROMISOS/OPCIONES	
	familia 737	777	787	familia 737	747-8
Aeroflot					
Asiana					
Aviation Capital Group (ACG)	15				
Saudia					
Synergy Aerospace					
Tunisair					
Dubai Aerospace Enterprise					
Etihad		10	35		
Qatar Airways					
Alis					
Air China	30	15			
Malaysia Airlines	35			20	
Arik Air	7				4
FlyDubai	50				
TOTALES POR MODELO137	25	35	20	4	
TOTALES POR FABRICANTE		197		24	

El lanzamiento del CSeries puede reavivar los no lejanos enfrentamientos entre Canadá y Brasil en la Organización Mundial del Comercio, porque el proyecto será financiado mediante créditos de los Gobiernos canadiense y británico, así como de las autoridades de Québec e Irlanda del Norte, hasta cubrir un tercio de la inversión prevista. Bombardier aportará otro tercio y el tercio restante provendrá de los subcontratistas a riesgo.

ATR volvió a destilar optimismo por los cuatro costados de la mano de su vuelta a los números importantes de encargos y entregas propiciada por el alza de los precios del combustible. Como en ediciones precedentes, no faltó su avión turbohélice en la exhibición estática, esta vez un ATR72-500 con la librea de Kingfisher –igual que en Le Bourget 2007– y matrícula provisional francesa F-WWEG. No menos exultante salió de Farnborough la delegación de Sukhoi Civil Aircraft a la vista de la positiva evolución comercial del Superjet 100, plasmada en la firma de tres contratos en el curso del Salón. El primero lo fue con la firma rusa Avialeasing para la compra en firme de 24 unidades con opciones por 16 unidades más. Posteriormente 20 Superjet 100 fueron adquiridos por una organización europea cuyo nombre se mantuvo en el anonimato y cinco más fueron firmados con la también europea Asset Management Advisors, AMA.

Tal vez el Superjet 100 hubiera estado “en persona” en Farnborough si su primer vuelo hubiera tenido lugar en la fecha prevista inicialmente. Sin embargo ese hito del programa acaeció el 19 de mayo, como las páginas de

RAA reseñaron en su momento, de manera que en los días del Salón el número de vuelos sumados ascendía a una docena con una duración acumulada de algo más de 30 horas. Según los representantes de Sukhoi el programa de certificación debe concluir a mediados del año próximo para iniciar las entregas en el tercer trimestre de 2009, en lo que parece un retraso adicional sobre las últimas previsiones. La impresión es que difícilmente será posible cumplir ese calendario si los ensayos en vuelo progresan a ese ritmo de unas 15 horas al mes. Habrá que confiar en que el “programa de certificación muy agresivo” que, según Sukhoi, se está poniendo en práctica, dé sus frutos.

Mitsubishi, que lanzó en marzo su Mitsubishi Regional Jet, MRJ, tenía prevista para estos días que corren la *Critical Design Review* del concepto, por lo que poco es lo que se concretó acerca del avión en sí durante el Salón. Sí se supo, sin embargo, que el MRJ será un avión de estructura bastante convencional, con solo un 28% de su peso estructural constituido por material compuesto de fibra de carbono y un 1% de material compuesto de fibra de vidrio; un 58% será aleación ligera de aluminio quedando un 9% para el titanio y un 4% para el acero. Mitsubishi justificó la decisión arguyendo que al tratarse de un avión para cortos recorridos con frecuentes estancias en aeropuertos pequeños será más susceptible de sufrir daños por colisiones con equipos de tierra y, para buena parte de los usuarios en potencia, será más fácil reparar daños en metal que en material

El Hawker Beechcraft King Air 350ER, versión de alcance extendido del modelo 350. Fue certificado a mediados de noviembre de 2007.



compuesto. Más parece un pretexto que una razón técnica.

En otro orden de cosas, el despliegue de aviones de negocios no deparó sorpresas y se atuvo al guión habitual, con la ya aludida Bombardier, Cessna, Hawker Beechcraft, Gulfstream y Dassault presentes en la exhibición estática tan sólo cambiando algún modelo por otro, supuestamente por razones de interés comercial. A destacar la presencia del Falcon 7X por primera vez en Farnborough.

El avión de negocios de despegue vertical BA609 compareció por vez primera en Farnborough, precisamente diez años después de ser lanzado el programa en Farnborough'98, y lo hizo en vuelo. Fue el segundo prototipo quien corrió a cargo de las exhibiciones, avión volado por vez primera en noviembre de 2006 en las instalaciones de Agusta de Cameri. Según indicar sus constructores, Bell y Agusta Westland, los dos prototipos han acumulado más de 300 horas de permanencia en el aire, se ha cubierto la envolvente de vuelo hasta 25.000 pies y se ha llegado hasta 575 km/h, en estos dos últimos casos despegando con el peso máximo. Se estima que la certificación del BA609 llegará en 2011 o principios de 2012. Según los fabricantes la cartera de pedidos tiene más de 80 encargos, procedentes de 40 clientes de 20 países distintos.

Le edición que cerró sus puertas el pasado 20 de julio marcó el 60 aniversario de los salones de Farnborough, el primero de los cuales tuvo lugar en 1948. Por

ello la organización realizó diferentes actos conmemorativos, uno de los cuales fue la presencia en vuelo de aviones históricos. La aviación comercial estuvo representada un DC-6A con la librea de la desaparecida compañía British Eagle. Se trata de un avión que realizó su vuelo inaugural en 1958. Tras pasar por diversas compañías recaló en British Eagle International Airlines Limited, British Eagle, en octubre de 1963. Su última propietaria fue Air Atlantique con la que recibió la matrícula G-APSA. Una vez retirado de servicio se optó por preservarlo en estado de vuelo y muy recientemente, en marzo de este mismo año, se decidió repintarlo con la librea de British Eagle. Valga esta breve nota histórica como epílogo de un Salón de Farnborough donde si algo cupo destacar más allá del volumen de ventas de las aeronaves comerciales, es que el transporte aéreo por fin reclamó a los poderes públicos de forma clara y unánime una equidad de trato que hasta ahora, con honrosas excepciones, ha brillado por su ausencia. •

