

# La Aviación Civil en 1996

JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA  
Ingeniero Aeronáutico  
Fotografías del autor

*1996 ha consolidado la recuperación de la industria del transporte aéreo que ya estaba claramente apuntada en el año precedente. Ahí residió el apartado más positivo del recién concluido año. Lástima que unos accidentes situados a caballo entre el misterio y la incalificable, hayan enrarecido esas positivas circunstancias.*

## ¿VOLVIENDO A LAS ANDADAS?

**D**E lo que fue el discurrir de 1996 para la aviación comercial hablan a las claras las previsiones de la IATA. Sus análisis de futuro a cinco años vista, fueron modificados al alza a principios del pasado mes de noviembre, hasta situarlos en unas expectativas de incremento anual del tráfico aéreo internacional regular de pasajeros de un 7,1%, lo que en números llanos significará que en el año 2000, sus compañías miembros moverán 1.720 millones de pasajeros a lo largo y a lo ancho del planeta en vuelos internacionales, mientras los cálculos de tráfico interior hablan de un 6% de aumento en idéntico período de tiempo. Se habla por tanto de un aumento global de medio punto con respecto a las estimaciones publicadas en los dos años precedentes.

La nota pesimista dentro de ese entorno positivo la han dado los precios del combustible, cuyo incremento en la última parte de 1996 ha forzado a una revisión tarifaria, aprobada en el curso de una reunión especial de la IATA celebrada en Ginebra el 15 de noviembre, donde se estipuló un incremento medio de tarifas del 3% con efectos a partir del pasado 15 de diciembre, cuya entrada en vigor y

*Boeing 737-700.  
Una presentación al estilo  
de los más grandes acontecimientos.  
(Fotografía de Boeing  
Commercial Airplane Group)*

primeras consecuencias aún no conocemos cuando redactamos este resumen anual. De hecho KLM había roto el fuego unilateralmente al principio de noviembre, aplicando una tasa por precio del combustible en todas sus tarifas.

Si las cifras citadas por la IATA son ciertas, parece que en efecto existen argumentos sobrados para esa decisión. Asegura el organismo internacional que a lo largo de 1996 se registró un alza del precio de los combustibles aeronáuticos de un 43%, lo que es peor, un 37% se produjo en el último semestre. Los acontecimientos en torno al petróleo de Irak hicieron pensar que esa subida de precios podría ser sólo de tipo coyuntural, para volver no tardando mucho las cosas a su ser, pero el año concluyó con noticias pesimistas procedentes de la OPEP, o lo que es lo mismo, con la palabra tarifa flanqueada por sendos signos de interrogación.

La recuperación de la industria del transporte aéreo y su lógica secuela de

inversión en renovación de flotas, es la directa responsable del sensible crecimiento de las listas de pedidos de los fabricantes de aeronaves comerciales, apuntado en 1995, pero objeto de cifras realmente espectaculares en el curso de 1996, como muestran algunos números que traemos aquí a título de ejemplos significativos. ILFC encargó en firme 38 unidades de diferentes modelos de Airbus Industrie más 8 opciones. USAir abordó una operación que puede llegar a sumar la compra de 400 aviones de Airbus Industrie (120 unidades de A319/A320/A321 en firme, 120 a reconfirmar y 160 opciones). American Airlines, cuya alianza con British Airways no llegó a consumarse en el curso de 1996, al no haberse alcanzado aún el acuerdo bilateral entre Estados Unidos y Gran Bretaña, comprometió 103 aviones en firme con Boeing, en una operación que podría llegar hasta las 630 unidades en el 2018. Continental Airlines hizo otro tanto con Boeing, pero "sólo" por 90 unidades. Continental Express firmó





por 25 unidades del EMB-145 y 175 opciones con un período de validez de una década. GECAS se decidió por 45 aviones Airbus. Ya a menor escala, TAP - Air Portugal firmó por 26 aviones Airbus (18 unidades del A319 en firme y 8 en opción); Emirates por 23 aviones A330-200 (16 en firme y 7 opciones) y Ansett Worldwide Aviation Services por 25 aviones de Boeing.

Curioso ha sido el caso de Air France, que ha despertado muchas sospechas, pues la dirección de la compañía adoptó la decisión, ulteriormente ratificada por el Gobierno Francés, de encargar 20 unidades del Boeing 777 entre compras en firme y opciones y 5 aviones A340-300E en firme con opciones por otros tantos, que podrían ser hechas firmes en su momento como unidades del A340-600. La decisión es algo extraña, en tanto y en cuanto parece ir en contra de la política de racionalización de flota que ha preconizado la dirección de la compañía en tiempo reciente, e incluso hace caso omiso de las presiones gubernamentales que

abogaban por una compra exclusiva a Airbus Industrie. Tal vez se ha optado por una solución dirigida a acallar las protestas de los sindicatos de pilotos, que veían una amenaza de pérdida de puestos de trabajo en Air France sí se reducía el número de aviones diferentes de la flota de la compañía.

Esa oleada de compras y opciones trae inevitablemente al recuerdo los últimos años de la década de los 80, cuando un aluvión de encargos masivos por parte de las compañías aéreas, precedió a la crisis que acaba de concluir. Esa memoria es aún más inquietante porque se dice que los fabricantes, con vistas a asegurarse ventas a toda costa, están aceptando el establecimiento de opciones de las compañías aéreas sin contrapartidas a cambio, con lo cual todas las ventajas están del lado de las compañías, que con las opciones se aseguran ventaja frente a sus rivales. Item más, ese objetivo tan barato de conseguir podría estar moviéndolas en el sentido de asegurar más opciones de las que necesitarían.

Por otro lado, no parece que a la hora de adquirir y establecer opciones, se estén tomando en consideración las previsibles limitaciones futuras de capacidad aeroportuaria y disponibilidad del espacio aéreo. La prueba es el balance entre ventas de aviones de fuselaje ancho y de fuselaje estrecho que se está registrando. En definitiva, la solución a ese descontrol estaría en dos apartados, vender al precio correcto y no aceptar opciones que no vayan acompañadas de depósitos previos no reembolsables. Es poco probable que en el estado actual de cosas los fabricantes estén por esa labor, pero harán mal sí se olvidan de los padecimientos sufridos en el último lustro.

El positivo ambiente que se respiró en la aviación comercial durante 1996 no implicó que todas las grandes compañías hayan salido a flote. KLM lanzó en 1996 un nuevo programa de recuperación económica, en el cual se incluye una reducción en sus previos planes de expansión de flota, mientras Swissair amenazó a Sabena con retirar la participación en su capital si no cumple rigurosamente su plan de saneamiento económico. Alitalia, por su lado, finalizó 1996 con la amenaza de pérdidas récord en ese ejercicio y con la esperanza de salir a flote en 1997, multada además en una suma de 415 millones de Liras por competencia desleal con las compañías Air One y Meridiana. En España no estuvimos a salvo de malas noticias, como fueron la quiebra de Centennial y el expediente de suspensión de pagos de la compañía Oasis.

## COMPAS DE ESPERA

En el terreno de las aeronaves, 1996 no aportó noticias espectaculares, aunque sí hubo primeros vuelos dignos de mención. El primer prototipo del Cessna Citation Excel efectuó su vuelo inaugural el día 29 de febrero. El Dassault Falcon 50EX voló por primera vez en Burdeos el 10 de abril y el 8 de noviembre hizo lo propio en San Antonio el prototipo Swearingen SJ30-2.

Saltando de tamaño, el 12 de diciembre realizó su primer vuelo en Hamburgo el Airbus A321-200, equipado con motores IAE V2533-A5, operación en la que invirtió 4,5 horas.



El 777 permaneció en la cumbre durante 1996.

El A321-200 tiene un alcance de 5.000 km., lo que supone unos 650 km. más que la versión original, conseguido gracias al aumento de la capacidad de combustible y otras modificaciones, como son determinados refuerzos estructurales provocados por el mayor peso de la aeronave. Boeing voló el primer 777-200IGW (Increased Gross Weight) a finales de octubre en Everett. Finalmente, el 29 de noviembre, con 7 meses de retraso frente a las previsiones iniciales, despegó por vez primera el supersónico Tupolev Tu-144LL, destinado a la experimentación dentro del programa HSCT estadounidense.

En el apartado de las certificaciones de aviones ligeros hay que registrar la del birreactor de negocios IAI Astra SPX por parte de la FAA, llegada al principio del año, el 8 de enero, y la del Cessna Citation X recibida de manos de ese mismo organismo a principios del mes de junio.

Embraer sufrió retrasos de última hora en la certificación FAA de su birreactor regional EMB-145, inicialmente prevista para principios del mes de noviembre, pero la consiguió en diciembre, justo a tiempo para la primera entrega a Continental Express. De hecho el certificado de tipo de las autoridades aeronáuticas de Brasil llegó a finales de noviembre, tras realizarse 1.642 horas de vuelos de ensayos.

McDonnell Douglas hubo de trabajar duro para conseguir la certificación JAA de su MD-90, fechada el 16

de octubre en coincidencia con la entrega del primer MD-90 a la compañía SAS. Unas largas negociaciones y la introducción de 31 cambios con relación al certificado FAA tuvieron la culpa. En el campo de los aviones de fuselaje ancho se registraron las certificaciones ETOPS de 180 minutos de los Boeing 777/GE.90 (FAA), Boeing 777/Trent 800 (FAA) y Airbus A330/Trent 700 (JAA).

Mención especial merece el más pequeño de los miembros de la familia de aviones de Airbus Industrie, el A319, que en 1996 recibió el definitivo espaldarazo. No sólo fue su presentación oficial en Farnborough'96 y la antes reseñada venta masiva a la compañía USAir, también registró su pri-



1996: un año clave para el EMB-145.

mera entrega a una compañía norteamericana, Air Canada, sucedida el 12 de diciembre y un primer vuelo significativo, cual fue el del primer A319 equipado con motores IAE V2524, efectuado el 22 de mayo. Si de certificaciones se trata, el A319 alcanzó en abril la correspondiente a su versión con motores CFM56-5B, y en las postrimerías del año, el 18 de diciembre, la JAA extendió el certificado de la versión IAE V2524. Ambas motorizaciones fueron certificadas simultáneamente por la CEI ese mismo día.

Boeing llevó a efecto el 8 de diciembre en la factoría de Renton, en el curso de una vistosa ceremonia en la que estuvieron presentes cerca de 50.000 invitados entre empleados de la compañía, clientes, suministradores y políticos, la salida oficial de fábrica del primer prototipo Boeing 737-700, que para los amantes de las cifras, hace el número 2.843 de los Boeing 737 construidos. Su primer vuelo está previsto para el mes de febrero de 1997.

En cuanto a lanzamientos de nuevos programas, 1996 fue de lo más parco. Sólo hubo dos. Uno lo constituyó la decisión de Boeing, anunciada en Farnborough'96, de acuerdo con la cual se construirá el Boeing 757-300, cuyo alcance será de 6.500 km. Entonces no estaba demasiado claro como sería esa versión del 757, ahora todo parece estar definido, una vez "congelada" su configuración a final de noviembre. El 757-300 medirá 7,1 m. más que la versión original, lo que conducirá a un peso máximo de despegue de 122.475 kg. y al refuerzo de ala, tren de aterrizaje y fuselaje, este último en algunas zonas. El otro lanzamiento fue el del Bell/Boeing 609, versión civil derivada del avión de despegue vertical V-22, cuyo desarrollo fue decidido en el curso del mes de noviembre.

La CEI pasó por 1996 sin que los problemas que aquejan a su aviación comercial, vieran unos indicios inequívocos de que el estado de cosas se apresta al cambio, como mostró a las claras su decepcionante comparecencia en Farnborough'96. En medio de ese panorama el prototipo Tupolev Tu-204-200, equipado con motores Perm PS-90A, fue al aire desde las instalaciones de la factoría de Kazan el día 21

de marzo. Los negros nubarrones que gravitaban por encima del Ilyushin Il-96 "occidentalizado", comenzaron a disiparse con el contrato firmado el 3 de diciembre entre el fabricante y Aeroflot, que da paso a la producción de 20 unidades de Il-96M e Il-96T, cuyas entregas comenzarán en el curso de este año, noticia también buena para

programa A3XX como objeto, según el cual el Trent 900 pasa a convertirse en una planta propulsora de las que serán ofrecidas para ese avión. Ello tiene como primer efecto la posibilidad de ofrecer a las compañías aéreas ofertas más detalladas tanto en el apartado técnico como en el económico. Rolls-Royce también fue noticia por su ofer-

en la posibilidad de que sentara las bases de una industria europea de motores para contrarrestar el poderío estadounidense.

Tan positiva noticia para General Electric, se vio ensombrecida un tanto al verse forzada por las circunstancias comerciales a renunciar al desarrollo de nuevas versiones de mayor empuje del GE.90, al menos por el momento.

## UNA MALA IMAGEN

Con independencia de las cifras que arrojen las estadísticas cuando sean conocidas, el año 1996 se ha ido dejando unas negativas secuelas de cara a la opinión pública, en lo que a seguridad del transporte aéreo se refiere, causadas por unos accidentes especialmente significativos. No se va a incidir aquí más en lo referente al desastre del DC-9-32 de ValuJet en las inmediaciones de Miami, sucedido el 11 de mayo y comentado en su momento desde estas páginas, entre otras cosas como ejemplo de aquello que nunca debería suceder en la investigación de accidentes de aviación. La frontera de 1997 ha sido atravesada sin que el informe oficial haya visto la luz, aunque la investigación sobre las deficiencias de la compañía y de la FAA en sus actividades de control sobre ella, ha discurrido con mayor diligencia, sin que tal haya evitado el aumento de la tensión en las ya de por sí tradicionalmente tirantes relaciones entre la FAA y el NTSB.

El caso del vuelo 800 de TWA, sucedido el día 17 del mes de julio, tiene sombrías perspectivas, no sólo por el misterio que le rodea, sino por sus eventuales consecuencias. Después de meses de búsqueda de restos e investigación meticulosa, parece claro que la explosión de un depósito de combustible fue eslabón principal, en la cadena de acontecimientos que condujeron a la destrucción en vuelo del 747 protagonista, pero el agente que la produjo no está identificado, sólo es sujeto de especulaciones por el momento y, lo que es peor, puede ser extremadamente difícil identificarlo.

Para complicar más las cosas, parece existir un interés palpable en difundir y promocionar la teoría de la chispa de electricidad estática, que es muy útil para reclamar sustanciosas indemniza-



*El Il-96M vislumbró por fin el final del túnel.*



*El porvenir del Tu-334 no se aclaró lo más mínimo durante 1996.*

Pratt & Whitney y Rockwell-Collins, suministradoras respectivamente de motores PW2337 y aviónica para el programa. Ambos hechos positivos, no obstante, son incapaces de ocultar una realidad de la que es claro exponente el Tupolev Tu-334, salido de fábrica hace algo más de un año, y aún en tierra sin expectativas de un próximo primer vuelo, a pesar del intento de formar alrededor de él un "comité de salvación" internacional.

En el campo de los motores de aviación hubo anotaciones interesantes, como fue la firma de un MoU entre Airbus Industrie y Rolls-Royce con el

ta a la firma francesa Snecma de una participación, precisamente en el programa Trent 900. La aceptación de la oferta por parte de Snecma habría llevado aparejada, con toda seguridad, su retirada de CFM International, donde trabaja con General Electric desde hace años recogiendo excelentes dividendos, pero Snecma tardó muy poco en desmarcarse de tal ofrecimiento. Consideró la firma francesa que Rolls-Royce es un competidor de primera magnitud para sus productos, por lo cual dice no poder formar una alianza con esa firma británica, que había apoyado la importancia del acuerdo

ciones e indudablemente desprestigia al 747 en beneficio de la competencia, pues sería atribuible bien a fallo de diseño, bien a fallo de mantenimiento. Hay que dejar claras las cosas no obstante. Mientras no existan pruebas irrefutables e inequívocas sólo se trata de una teoría, y en la investigación de los accidentes aéreos únicamente valen las pruebas incuestionables. Otra cosa es que a la vista de las circunstancias que concurrieron en el accidente del vuelo 800, con la inmersión de los restos en agua salina durante bastante tiempo, se llegue a tener algún día ese tipo de pruebas y haya que conformarse en su ausencia con teorías fundamentadas.

Si el accidente del vuelo 800 tiene muchas incógnitas, el sufrido por el Boeing 757 de Aero Perú el 2 de octubre, cuando efectuaba el vuelo 603 de la compañía, resulta incalificable, pues su causa fue que al menos las tres tomas de presión estática del lado izquierdo del avión estaban tapadas con cinta adhesiva, puesta por el personal de mantenimiento de la compañía durante una operación de limpieza de la aeronave, y no quitada posteriormente. No merece un adjetivo

más suave la colisión del Boeing 747 de Saudia y el Il-76 de Air Kazakhstan, acaecida el 12 de noviembre cerca de Nueva Delhi, donde unos procedimientos de tráfico cuando menos inadecuados, e indudablemente otras causas de momento en estudio pero que entran en el terreno de la negligencia, jugaron su papel en un desastre que segó nada menos que 349 vidas. Y qué se va a decir del fallido amerizaje del secuestrado Boeing 767 de Ethiopian, que demuestra como a pesar de todo siguen existiendo aeropuertos donde el terrorismo tiene las cosas fáciles.

Nadie debería llamarse a engaño. Por mucho que se avance en el terreno de la seguridad aérea, siniestros como esos deteriorarán de forma notable la imagen del transporte aéreo de cara al público. Tal vez la psicosis de inseguridad que crearon, ha contribuido negativamente en las polémicas surgidas en las últimas semanas de 1996 con el aeropuerto de Barajas como argumento. Desafortunadamente se han magnificado hechos y se han difundido disparates e inexactitudes de muy diversos calibres, como por desgracia es

habitual en estos casos. En otro orden de cosas, pero relacionado con ese asunto, conviene recordar que ni es cierto que el famoso apagón significó el primer cierre de la historia de Barajas -ese "hito" vino a suceder el 26 al 28 de mayo de 1973 por trabajos de pavimentación-, ni tiene nada que ver con la seguridad de un aeropuerto el hecho de que un avión se salga de una pista mojada tras aterrizar. En definitiva, habrá que pedir que impere la sensatez, pero a todos los niveles, por supuesto.

## EL OCASO DE LAS HISTORICAS

La noticia de la absorción de McDonnell Douglas por Boeing, pues el término "fusión" empleado en los comunicados no pasa de ser un eufemismo que no refleja la auténtica realidad de las cosas, ha sido una sorpresa por lo rápida, que no por inesperada. La dinámica empresa que creó aviones tan grandes históricamente hablando como fueron el DC-3, el DC-4, el DC-6 y el DC-7, que con su DC-8 salió rauda a competir codo con codo con Boeing, en las dos últimas décadas

## Compañías comerciales españolas

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH

**D**URANTE el último trimestre del año 1996, se han producido una serie de "altas y bajas" en el censo de compañías aéreas comerciales españolas, ya que durante el mismo han cesado sus actividades tres de ellas, si bien, por otra parte, han comenzado a operar otras tres nuevas compañías.

Entre las bajas, la primera de ellas se produjo a principios del pasado mes de octubre cuando la compañía Prima Air suspendió sus operaciones, debido a no alcanzar los objetivos fijados durante su corta carrera, ya que fue creada a principios de este mismo año, siendo su mayor accionista la compañía española dedicada a servicios de aero-taxi Flyair. Prima Air inició sus operaciones en marzo de 1996 con su primer avión, un SAAB 340A (matriculado EC-GGK), al cual se uniría poco después un segundo ejemplar del mismo modelo (aunque en versión 340B), y enlazando diversos aeropuertos, fundamentalmente de la cornisa cantábrica (Asturias, Bilbao, Santander y Santiago de Compostela), así como algunas rutas internacionales desde los mismos (ver RAA 04/96).

Asimismo, durante el mismo mes de octubre, concretamente el día 24, la junta general de accionistas de la compañía Centennial Airlines anunciaba la declaración de quiebra de la misma, debido fundamentalmente al bloqueo de uno de los dos aviones MD.83, que en esos momentos componían su flota, en el aeropuerto londinense de Gatwick, a causa de deudas acumuladas con la empresa irlandesa dedicada al alquiler de aeronaves "GECAS" (anteriormente denominada GPA Group), quedando el segundo avión (matriculado



EC-GHJ) en tierra en el aeropuerto de Palma por espacio de tres semanas, hasta que finalmente también fue devuelto a la compañía arrendadora el día 16 de noviembre. Centennial Airlines fue fundada en el año 1993 por un grupo de empresarios españoles (en su mayor parte mallorquines), habiendo llegado a operar un total de siete aviones MD.83 a lo largo de estos tres años y medio de existencia con los colores propios de la compañía, aunque con un máximo de cinco aviones al mismo tiempo en servicio.

Y para finalizar este aciago trimestre, precisamente un día tan señalado en el mundo de la Aviación como el 10 de diciembre pasado, la compañía Oasis International Airlines, presentaba en un juzgado de Madrid suspensión de pagos, momento en el cual su flota estaba compuesta por un único avión Airbus A.310 (A.310-324 matriculado EC-FXB), aunque mantuvo sus operaciones, realizando el día 14 un vuelo Madrid/Barajas-Nueva York/John F. Kennedy. Precisamente,



A3XX. Una sombra cada vez más alargada.

cambió su rumbo hacia el conservadurismo, invirtiendo el mínimo y apurando sus aviones comerciales hasta más allá de unos límites razonables. Una gestión mediocre hizo que su participación en el mercado de los aviones comerciales, que era del 30-35% en 1986, cayera hasta el 10-15% actual, pero sin embargo McDonnell Douglas

mantuvo el tipo hasta el último momento. Las declaraciones de los responsables de la compañía en Farnborough '96 hablando del MD-XX y de futuras versiones del MD-90, hicieron pensar que un nuevo talante estaba invadiendo a los dirigentes de la empresa y que tal vez se iniciaba un nuevo cambio de rumbo.

cuando se iba a proceder al embarque del pasaje para el vuelo de regreso, empleados de la compañía estadounidense Delta Airlines retiraron una pieza de un motor propiedad de la citada compañía norteamericana, que había sido alquilado a Oasis para este Airbus EC-FXB, debido a diversos problemas relacionados con la devolución del mismo, con lo que Oasis International se quedó materialmente sin aviones para continuar su programación de vuelos. Hay que recordar que esta compañía se constituyó en octubre de 1986, bajo el nombre de Andalucía International Airways, S.A./Andalusair, realizando al principio operaciones de "broker" aéreo, cambiando al nombre de Oasis Int., e iniciando sus vuelos comerciales propios, en mayo de 1988. A principios de 1996 una parte mayoritaria del paquete accionario fue vendida a un grupo empresarial italiano.

En el lado positivo, encontramos la aparición de varias nuevas compañías, siendo, por orden de inicio de operaciones las siguientes:



—A mediados de 1996 se constituyó en las islas Canarias la compañía Canarias Regional Air, con la intención de hacerse un hueco en el mercado interinsular, en directa competencia con la compañía Binter Canarias. Conversaciones posteriores mantenidas con Air Europa concluyeron en la aparición en el mercado de la nueva compañía Air Europa Express, empresa "commuter" bajo el paraguas de la hoy en día decana de las compañías privadas comerciales en nuestro país. Este cambio también se vio reflejado en el ámbito de operaciones de la misma, ya que comenzó a operar el pasado día 1 de noviembre, enlazando los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca, con una flota compuesta hasta la fecha por tres aviones British Aerospace ATP, realizando vuelos con código de Air Europa, teniendo previsto establecer nuevas rutas desde Madrid y en el archipiélago canario, a medida que reciba más aviones ATP.

—Durante el verano de 1996 comenzó a gestarse por parte de una serie de empresarios mallorquines (en su mayor parte; algunos procedentes de la hoy desaparecida Centennial Airlines) una nueva compañía dedicada al mercado de vuelos charter, denominada BCM Airlines (iniciales tomadas del presidente de la compañía, Bartolomé Cursach Mas), teniendo previsto operar una flota de tres Airbus A.320. El primer avión de este modelo llegó al Aeropuerto de Palma el pasado día 14 de noviembre, con la matrícula EC-GKM, iniciando sus vuelos comerciales unos días más tarde.

—La última compañía que ha comenzado sus operaciones ha sido Líneas Aéreas Canarias, con sede en Tenerife y que, después de ciertos retrasos, el pasado día 10 de diciembre recibió en el Aeropuerto de Palma su primer avión Boeing B.727-200, equipado con motores de baja emisión acústica. Con este primer avión, matriculado EC-GKL, y al que se unirá en breve un segundo aparato del mismo tipo, tiene previsto iniciar sus actividades comerciales durante estas Navidades también en el mercado de vuelos charter.

millones de dólares, que dará origen a una empresa con una nómina de 200.000 empleados, cuya culminación deberá llegar a mediados del año en curso, pues resulta más que dudoso que se le aplique ley antimonopolio alguna.

Mucho dará que hablar en los próximos meses esta operación, y a ella sin duda habremos de referirnos en más de una ocasión. A bote pronto surge alguna que otra pregunta, por ejemplo, ¿Habrá sido la eliminación de McDonnell Douglas del programa JSF una maniobra calculada para forzar la absorción...? ¿Será cierto que no habrá despidos en McDonnell Douglas...?

se trata de una verdad a medias. Esa incertidumbre del mercado viene provocada en parte por las actividades de Airbus Industrie en torno del A3XX, y también por la propia actitud de Boeing, cuyo concepto de ambos aviones difiere cada vez más, precio incluido, de lo que empezó siendo un derivado del 747-400, hecho que paralelamente aleja a clientes potenciales como Luftansa. En diciembre Boeing hizo saber que retrasaba el lanzamiento en cuestión al menos cuatro meses, y si se tiene en cuenta que el objetivo inicial era anunciarlo en Farnborough'96, se está hablando ya de una demora de ocho meses, que juega en favor de Airbus

El año 1996 fue testigo mudo de otras malas noticias para la historia de las empresas constructoras de aviones comerciales. Si la suerte corrida por McDonnell Douglas ha sido lamentable, no lo fue menos la quiebra de Fokker. Desgraciadamente las esperanzas de recuperarla depositadas en Samsung, estaban prácticamente descartadas cuando el reloj marcaba el paso al nuevo año. Por una parte el gobierno de Corea del Sur no apoyó el plan de Samsung, por otra la firma Short Brothers, subcontratista de Fokker, adoptó la decisión de no producir más alas para los aviones de la firma holandesa. Incluso en el caso de que Samsung fuera al final capaz de adquirir Fokker, habría que buscar alguna empresa que aceptara el compromiso de construir las alas, gran problema que se añadiría a los muchos que significarían "volver a crearla". En definitiva, 1996 concluyó con las posibilidades de que Fokker renazca de sus cenizas como un ave fénix reducidas a la mínima expresión.

Dornier fue la tercera histórica arrasada al precipicio por el nuevo orden aeronáutico mundial. Al concluir 1996, Dornier estaba en situación de incertidumbre. No se trataba precisamente de las dudas acerca de los posibles nuevos programas en los que deberá embarcarse de la mano de Fairchild, a la que ahora pertenece, sino del futuro que aguarda a las instalaciones de Dornier en Alemania. Durante diciembre se supo que Fairchild negociaba con la firma Hindustan Aeronautics, trasladar la producción del ala del Dornier 328 a la India, pero además, aprovechando los acuerdos suscritos años atrás entre Dornier y el gobierno Hindú, según los cuales Hindustan Aeronautics produce desde mediados de los 80 el Dornier 228-201, Fairchild ha hecho una extensión de ellos para que se produzca en esa firma también el Dornier 228-212, incluida la licencia de comercialización para ambos. La operación se encuadra dentro de una política de reducción de costos, en virtud de la cual se está transfiriendo trabajo a empresas cuya mano de obra es barata, algo muy en boga actualmente. Como se decía más arriba, el futuro dista mucho de ser diáfano para lo que queda de la otrora legendaria Dornier, pero al menos existe al día de hoy, algo que no todos pueden decir. ■



*El futuro del MD-90 se tornó más que incierto el 15 de diciembre.*

¿Qué futuro espera a los aviones comerciales de McDonnell Douglas, si como parece lo que realmente es importante para Boeing son sus programas militares...? ¿Es vista la fusión con buenos ojos por las compañías aéreas, habida cuenta de que verán reducidas notablemente sus futuras posibilidades de escoger y negociar condiciones...? La respuesta se sabrá probablemente a corto plazo.

Boeing, que previamente había negociado la adquisición de las divisiones de Aeronáutica, Espacio y Defensa de Rockwell International, finalizó 1996 sin decidir el lanzamiento de los 747-500X/600X, alegando oficialmente la incertidumbre del mercado y los retrasos en la definición del motor GP7000. Indudablemente hay algo de cierto en ello, pero la impresión es que

Industrie, y que de hecho muestra que las compañías están poniendo en la balanza, junto con los aviones de Boeing, el A3XX -cuyo lanzamiento no estuvo en ningún momento previsto para 1996- y que poco a poco se convierte en un enemigo más importante para los Boeing 747-500X/600X.

Airbus Industrie concluyó 1996 con la nueva de la próxima incorporación de Alenia, que llegará de la mano del AE-100, la "joint venture" que finalmente se desarrollará con China y Singapur, en un reparto de actividades y de participación que deberá concretarse en el curso del presente año. La participación de Alenia en Airbus Industrie se extenderá por supuesto a más actividades, como son el previsto desarrollo del A340-600 y del A3XX, sin olvidar el programa FLA.