

# La Aviación Civil en 1995

JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA  
Fotografías del autor

*El recién acabado 1995 confirmó la tendencia optimista en el sentido de la recuperación general de la Industria del Transporte Aéreo, pero es preciso aclarar que general no significa total. Las cosas van mucho mejor, pero aún quedan compañías aéreas y constructores en serias dificultades y, por añadidura, esos doce meses no estuvieron exentos de sobresaltos.*

No hace falta acudir al exterior para comprobar que 1995 tuvo apartados ciertamente conflictivos. La situación de la compañía Iberia y las inacabables negociaciones entre la Unión Europea (UE) y la Administración Española, culminaron el 14 de diciembre cuando por fin se llegó a un acuerdo, según el cual se autorizó al grupo Teneo a suscribir de inmediato un primer plazo de ampliación del capital de Iberia, por valor de 87.000 millones de pesetas, con un segundo tramo de hasta 20.000 millones cuya concesión está ligada a los resultados de 1996. Iberia

debe vender a cambio parte de sus activos en las compañías sudamericanas a un grupo formada por Me-

rrill Lynch (45%), Bankers Trust (15%) y Teneo (40%), tal y como se sabía de antemano, operación que deberá generar 32.000 millones de pesetas de ingresos.

La situación de Iberia se mantuvo en la incertidumbre a lo largo de todo 1995, pero sufrió un especial deterioro cuando estalló el conflicto entre la dirección de la compañía y el Sepla. Tan inoportuna trifulca fue noticia preferente para los medios informativos de esta tierra, y como era de esperar dio nuevo testimonio de los gazapos en que incurren cuando hay por medio temas aeronáuticos, favorecido en esta oportunidad, bien es cierto, por las declaraciones, escritos y guerras de cifras, usados a título de munición por los diversos grupos y estamentos implicados en el problema. Con tal panorama de por medio, es de temer que para un elevado porcentaje de la ciudadanía las cosas no



Lufthansa optó el 6 de diciembre por una flota de Lufthansa CityLine equipada exclusivamente con aviones de reacción.

hayan quedado ni mucho menos claras. No se trata sólo de cuestiones irrelevantes, como es el hecho de que la oposición oficial británica a la decisión de la UE, se haya achacado por algún medio al contencioso de Gibraltar, cuando sabido es que esa misma posición se ha sostenido, sin ir más lejos, en el caso de Air France. El problema residiría en que el grueso de la opinión pública no haya alcanzado a saber cuál es la realidad de la situación, que se resume en dos puntos. Uno es que el



*Continuó durante 1995 el imparable progreso de la aviación regional.*

acuerdo con la UE no es la panacea universal, sino tan sólo el primer paso del dificultoso camino que debe conducir al saneamiento de Iberia y que, como tal, deberá ser seguido por otros pasos, algunos delicados, muchos dependientes de la evolución del Transporte Aéreo internacional y los más ligados estrechamente a una gestión eficaz.

*Air Europa entró en el mercado de los vuelos regulares internacionales.*



El otro, de no menos importancia, es que la UE no ha regalado nada, son los contribuyentes españoles quienes van a financiar esa ampliación de capital.

Hechas esas anotaciones, la nueva del acuerdo con la UE para la puesta a flote de Iberia hay que situarla en el capítulo positivo, como en justicia se debe hacer con los firmes pasos de las compañías privadas españolas, quienes durante 1995 han seguido su avance por el terreno de los servicios aéreos regulares, donde destaca Air Europa, lan-

zada con decisión por el camino de las operaciones regulares internacionales.

El año 1995 vio la vuelta a las cuentas con beneficios de más compañías aéreas de Europa, si bien el ejemplo más patente es Air France, para la cual la ayuda estatal aprobada por la UE tiempo atrás y la gestión, a

y tal vez de Austrian Airlines si las negociaciones con esta última fructifican, ha tomado una iniciativa europea que no parece ser vista con malos ojos por su gobierno.

En Estados Unidos, que junto con Europa constituye el termómetro donde se mide la salud de la Industria del Transporte Aéreo, el año 1995 se desarrolló con acusados bandazos y previsiones contradictorias, para llegar a

veces controvertida y siempre fuertemente contestada por parte de los empleados, ha resultado ser una tabla de salvación que condujo a números negros en el primer semestre; aunque las cifras del segundo semestre tardarán un tiempo en conocerse, el optimismo reina en la otrora compañía francesa de bandera. En el contexto europeo, donde nos hemos estado moviendo hasta ahora, hay que reseñar de nuevo la pujanza de Swissair, compañía de un país no comunitario, quien a través de Sabena,

su final en un máximo de optimismo a la luz de los resultados registrados en el tercer trimestre, si bien las cifras del último trimestre del año, las que vendrán a fijar los resultados definitivos, se conocerán después de que este resumen haya visto la luz, por lo cual existe aún cierta incertidumbre. El beneficio neto total de las compañías regulares estadounidenses escaló, durante el antedicho tercer trimestre, por encima de los 1.000 millones de dólares, cuando en el primer trimestre esa cifra era de pérdidas situadas en los 200 millones de dólares. Las noticias procedentes de Europa y Estados Unidos contrastaron fuertemente con el pesimismo de las

compañías de la CEI, quienes han entonado al unísono sus quejas en busca de un trato más piadoso por parte de sus gobiernos, a los cuales acusan de imponer tasas aeroportuarias y precios del combustible -impuestos al fin y al cabo- de carácter totalmente abusivo; las últimas cifras al respecto fueron arrojadas a los cuatro vientos en el mes de diciembre por el presidente de la compañía Transaero, Grigori Gurtavoi, quien aseguró que en algunos aeropuertos de la CEI, el precio del combustible se ha multiplicado por más de tres en el plazo de un año. Si es así, no falta razón para los lamentos de aquellas.

La aviación regional siguió su poderoso avance a ambos lados del Atlántico en el curso del recién concluido 1995, pero denotando tendencias interesantes que no deben pasar desapercibidas por su importancia. A nivel global, las rutas de esas compañías continúan alargándose en longitud poco a poco, a la vez que se extienden en cobertura, lo que de momento se ha traducido mayoritariamente en una mayor utilización diaria de sus aeronaves, pero más importante aún es la paulatina tendencia que se está siguiendo en cuanto a la selección de flotas, donde la balanza empieza a inclinarse del lado de los aviones de más plazas y los reactores regionales ganan puestos en las preferencias.

La reforma de las normativas anunciada en 1994 por la FAA, en el sentido de aplicar criterios de FAR 121 a las compañías regionales que operan bajo FAR 135, tiene bastante que ver en todo ello, pues en tales circunstancias es conveniente ir hacia aviones de

mayor número de plazas. Por ello, si las tendencias apuntadas en 1995 se mantienen, es de prever que al menos las compañías regionales estadounidenses vayan desprendiéndose, según su situación lo permita, de sus aviones de menos de 19 plazas.

El avance imparable de los reactores regionales supera a las previsiones más optimistas de hace tan sólo un par de años. Si hay que creer en las opiniones de las propias compañías, el origen de todo se encuentra en el hecho de que una gran mayor parte de los pasajeros tienen un falso convencimiento, cual es que los aviones de reacción son más seguros que los turbohélices, idea reforzada

nos declarada. Injusto sería, no obstante, olvidar el enorme esfuerzo de la industria por acercar el avión de reacción al mercado regional, con un notable derroche de medios a nivel de ingeniería e inversión económica.

## VISION DESDE LA OTRA ORILLA

La progresiva recuperación del Transporte Aéreo ha sido sin lugar a dudas una excelente noticia para los fabricantes de aviones comerciales, y sus consecuencias se pusieron bien de manifiesto en el curso de Le Bourget '95, como en su momento tuvimos ocasión de reseñar. En tales circunstancias, la edición de 1995 de las previsiones que cada año sacan a la luz "los tres grandes" del sector,



por algunos accidentes

acaecidos en el pasado reciente. Habrá no obstante que recordar como, tradicionalmente, han sido las propias compañías aéreas quienes han vendido la imagen del reactor comercial como opción más cómoda, más rápida y más eficaz, dejando relegado por omisión al avión de hélice de forma tan injusta como lesiva; esa actitud, sin duda válida cuando el Super Constellation y el DC-7 dejaron paso al Boeing 707 y al DC-8, se ha seguido manteniendo con el paso de los años de manera más o me-

eran esperadas con notable interés, algo significativo dados los antecedentes cercanos. Para los que siguen año tras año esas previsiones aún estaba en el recuerdo, por lo reciente, el hecho de que la crisis de la industria del Transporte Aéreo de la cual se está saliendo, nunca fue aventurada, ni siquiera como posibilidad remota, en los respectivos informes previos a la entrada en la década de los 90.

Con esa circunstancia de por medio, el interés por las previsiones en su edición de 1995, se centraba en su significado intrínseco como esperanzas de mercado futuro para los respectivos productos de sus patrocinadores, más por supuesto que en su valor como predicción del devenir de la Aviación Comercial. Utilizando ese razonable filtro, las conclusiones son dos, una que Airbus Industrie continúa convencida de que a finales de siglo un 50% del mercado de los aviones comerciales estará



Fokker vio un año más de pérdidas y la adopción de nuevas medidas de supervivencia.



1995 fue el año en que el Boeing 777 entró en servicio.

en su poder, otra, donde hay coincidencia de Boeing y Airbus Industrie, que no se volverá a producir otra oleada de pedidos como la registrada a finales de la década de los 80, ninguna de las cuales resulta precisamente una sorpresa.

Aunque nada hace sospechar que exista relación entre un hecho y otro, lo cierto es que, poco después de hacerse públicas las previsiones de Air-

*SAS, tradicional usuaria de aviones de McDonnell Douglas, lanzó con una compra masiva el Boeing 737-600.*

McDonnell Douglas guardó silencio acerca de su MD-12, competidor de los proyectos mencionados, pero reaccionó enérgicamente en contra de Boeing con motivo de la compra del Boeing 737-600 por parte de SAS, compañía tradicionalmente usuaria de los birreactores de la firma de Long Beach, quien de ese modo lanzó el birreactor de Boeing en perjuicio del MD-95. Al final el

nismo que fue objeto de las críticas de las industrias europeas a lo largo de 1995, por esa y otras razones relacionadas con su actitud de cara a las industrias comunitarias.

La gran pugna industrial del año fue, sin lugar a dudas, la sostenida por el Boeing 777 y los A330/A340, cuyas últimas escaramuzas fueron la compra del bi-



bus Industrie y de Boeing, recién concluido Le Bourget'95, llegó la suspensión de las actividades de Boeing y las empresas miembros de Airbus Industrie en el programa VLCT (Very Large Civil Transport). El comunicado de prensa conjunto hacía alusión a una demanda insuficiente como para justificar el lanzamiento de la siguiente fase del programa, pero Boeing ha seguido trabajando en su NLA (New Large Aircraft) y en las versiones alargadas del 747, mientras Airbus Industrie ha hecho lo propio con su A3XX, de modo que 1995 llegó a su término conservando la incógnita de cual será el derrotero seguido por ambos constructores en ese terreno.

combate quedó en tablas, pues el MD-95 sería lanzado más adelante con un encargo de Valujet Airlines. Para los anales habrá que dejar las evidencias en el sentido de que, tanto Boeing como McDonnell Douglas, han acudido a precios no realistas -digámoslo de forma eufemística- para conseguir sus objetivos. Los Boeing 737-600, -700 y -800, cuya producción comenzó oficialmente el 1 de diciembre de 1995 con el mecanizado del primer larguero de ala del 737-700, trajeron otra polémica de la mano de su solicitud de certificación JAA, aparentemente en vías de solución cuando concluyó el año, más por las presiones de Airbus Industrie que por iniciativa propia de la JAA, orga-

rractor de Boeing por parte de Singapore Airlines y una adquisición mixta de ambos aviones de Airbus por parte de Philippine Airlines. El último gran contrato del año fue la adquisición por parte de la compañía filipina, en los últimos días de diciembre, de 4 unidades del A340-300 y 8 del A330-300, en una operación completada con la adquisición de 12 aviones A320 y 8 unidades del Boeing 747-400. El año concluyó sin que se hiciera efectivo el esperado contrato de Malaysian Airlines, pero con la confirmación del lanzamiento de los A330-200 -conocido a nivel interno como A330-M10- y A340-8000 por parte de Airbus Industrie, aquel con un fuselaje obtenido por la supresión de diez cuadernas del fuselaje del A330-300, que suponen 5,33 m. menos de longitud y una capacidad de 256 pasajeros en configuración tres clases.

Del nivel de rivalidad a que se ha llegado en la confrontación mencionada dio buena medida Le Bourget'95,

pero las estadísticas de fin de año son el termómetro más fiable para ver la situación real. Aunque a la hora de redactar este informe no hay todavía valores actualizados, con las últimas cifras disponibles en la mano, y asumiendo el riesgo de error, parece que el Boeing 777 concluyó 1995 con 215 ventas en firme y 140 opciones, mientras los A330/A340 habrían sumado 281 ventas y 118 opciones, en ambos casos con números por encima del MD-11, quien acumula 168 ventas y 61 opciones.

No menos significativa es la evolución en lo que a selección de motores para 777 y A330, los dos grandes bimotores, se refiere. En el apartado de Boeing, un 42% de los clientes optaron por la opción Pratt & Whitney PW4000, con un 26-27% para cada uno de los General Electric GE.90 y Rolls-Royce Trent 800 y el resto en el capítulo de "indecisos", mientras que en el A330 también el PW4000 significa la mayoría -un 41% de participación- mientras el Trent 700 tiene un 32% y el CF6-80C2 un 14%, a falta de decisión por parte de dos compañías clientes. El GE.90, sin lugar a dudas, siguió siendo víctima en 1995 de la incertidumbre inherente a todo nuevo programa de tecnología avanzada, con los inevitables problemas de puesta a punto que ello comporta, y así el año cuyo análisis estamos efectuando, concluyó con un retraso más en la certificación ETOPS del Boeing 777/GE.90, fijada inicialmente para septiembre de 1995, cuyo origen estuvo en una entrada en pérdida de compresor, sufrida durante un ensayo de aceptación de una de las unidades adquirida por British Airways.

## INDUSTRIAS SOBRE EL FILO DE LA NAVAJA

El año 1995 fue malo para una parte de los fabricantes de aviones comerciales, aunque en muchos casos el solape con la producción de aeronaves militares y material de defensa, no deje ver claro donde llegan las responsabilidades de cada cual en el problema. Han sido probablemente las situaciones de Daimler-Benz Aerospace y de Fokker

las más delicadas en ese período de tiempo.

Después de meses de problemas en Daimler-Benz Aerospace, el 20 de noviembre se aprobó la puesta en vigor del plan "Dolores", donde coinciden equivocadamente un nombre femenino de lo más español e inocuo, con un duro plan de ajuste (DOLLAR-LOW RESCUE), que ha provocado una fuerte contestación por parte de los sindicatos. La puerta de la negociación está abierta, según declaraciones de la compañía, pero el objetivo de concluir 1998 en números negros es irrenunciable, de manera que del orden de 9.000 empleados perderán sus puestos de trabajo. Obviamente ningún acuerdo había sido alcanzado cuando las manillas del reloj marcaban las doce de la noche del 31

de diciembre de 1995. Fokker, un 51% de cuyo capital está precisamente en manos de Daimler-Benz Aerospace, siguió sufriendo graves problemas durante el pasado año, sin que la participación de esta última parezca haber arreglado algo, sino más bien todo lo contrario. Fokker, que en contra de lo que podría pensarse tiene una saneada cartera de pedidos, ha debido finalizar el año con una plantilla de unos 7.300 empleados, donde a principios de 1990 había 14.000 empleados en nómina, y el último paso adoptado para colaborar en el saneamiento de la compañía ha sido la creación de Debis AirFinance, una firma que de momento está adquiriendo 35 aviones F-28, F-50 y F-100 de compañías aéreas que los tienen en régimen de "leasing" concedido por Fokker, empresa cuyos propietarios son Daimler-Benz Group (35%), Daimler-Benz Aerospace (10%) y diversos bancos de Alemania y Holanda. No obstante parece difícilmente evitable que en el futuro deba tener lugar una inyección de capital por parte del Gobierno Holandés, no muy proclive a llevarla a efecto, porque en las circunstancias que se viven, parece improbable que Daimler-Benz

de diciembre de 1995.

Fokker, un 51% de cuyo capital está precisamente en manos de Daimler-Benz Aerospace, siguió sufriendo graves problemas durante el pasado año, sin que la partici-

*Airbus Industrie decidió al fin producir el A330-200.*



*Un diciembre negro resucitó las inquietudes sobre la seguridad aérea en los países de la CEI.*

esté dispuesta a seguir tirando del carro de la salvación.

Hecho destacable también, dentro de la parcela que se está repasando, ha sido la huelga sostenida en Boeing por 32.000 trabajadores adscritos al sindicato International Association of Machinists and Aerospace Workers, la cual duró un total de 68 días y concluyó con un acuerdo que permitió reanudar las actividades el 14 de diciembre, aunque en el camino quedaron retrasadas las entregas de 30 aviones y parada la construcción de otros tantos que se encontraban en las cadenas de montaje.

### LA ADMONICION DE FEDERICO PEÑA

El Secretario de Transportes de Estados Unidos, Federico Peña, inició 1995 lanzando a las compañías aéreas de su jurisdicción, en una conferencia a la que asistieron más de 950 repre-

#### PRIMEROS VUELOS REALIZADOS EN 1995

Boeing 777/GE.90	2 de febrero
Canadair/Bombardier Challenger 604	marzo
Cessna Citation Bravo	abril
Boeing 777/Trent 800	26 de mayo
Dassault Falcon 900EX	1 de junio
Boeing 767-300F	junio
ATR42-400	12 de julio
IPTN N.250-100	10 de agosto
Embraer EMB-145	11 de agosto
Airbus Industrie A319	25 de agosto
Airbus Industrie A340-300E	septiembre
Learjet/Bombardier 45	7 de octubre
Gulfstream Aerospace G.V	28 de noviembre

lo cierto es que durante una buena parte del año, todo sucedió como si las demandas de Federico Peña se estuvieran cumpliendo con notable diligencia. Los seis primeros meses de 1995 se saldaron con tan sólo 305 víctimas mortales a nivel mundial, 150 de las cuales



sentantes, una consigna inequívoca: "Elevar los márgenes de seguridad y anticipar antes que reaccionar ante los problemas". Toda una llamada al orden motivada por los siete accidentes que habían asolado al Transporte Aéreo estadounidense en 1994, no un reto tecnológico como pretendió mostrar algún que otro medio especializado de la Unión, terreno propicio de paso para que los indocumentados de turno, atribuyeran a Peña haber puesto a las industrias estadounidenses del sector el objetivo de cero accidentes como "deberes".

Una interpretación tan bien intencionada como errónea, pues el objetivo cero accidentes en cualquier actividad humana no pasa de ser una utopía con las leyes de la Física en la mano, pero

fueron originadas por actos criminales contra aeronaves comerciales. La correspondiente extrapolación hizo entonces pensar que 1995 podría marcar un récord en las estadísticas de la seguridad aérea.

Diciembre, no obstante, se convertiría en un mes negro. Precedidos por un accidente en Azerbaijón, donde un Boeing 707 carguero de Baku Air se estrelló el 30 de noviembre mientras efectuaba la aproximación a Baku, peciendo dos de los siete ocupantes, siguieron una serie de siniestros encabezada por un Boeing 737-200 de Cameroon Airlines, destruido también durante la aproximación, en este caso al aeropuerto de Douala. Vendrían luego los accidentes de un Tu-134B de Azerbaijón Airways, tras el despegue de Nakhichevan, probablemente por exceso de peso (5 de diciembre), de un

Tu-154B de Khabarovsk Air desaparecido el 7 de diciembre sobre la costa este de Rusia, de un An-24 de Banat Air tras despegar de Verona el 13 de diciembre, y de un Lockheed Electra de matrícula Zaireña el 19 de diciembre, con el colofón, el 20 de diciembre, del Boeing 757 de American Airlines siniestrado en Cali, doblemente triste pues en él viajaban cinco pasajeros españoles.

Meses tardarán todavía en estar disponibles, con la fiabilidad indispensable, las estadísticas de la seguridad de la Aviación Comercial correspondientes a 1995, pero las 571 vidas cobradas en tres aciagas semanas obligan a un par de rápidas reflexiones finales. En primer lugar, es preciso dejar constancia de que las diversas declaraciones que han rodeado al accidente del Boeing 757 de American Airlines, atribuidas a autoridades e investigadores, son imprudentes y aventuradas sean cuales sean sus protagonistas y sus pormenores, pues siembran, probablemente de manera injusta, la confusión y la sospecha sobre personas e instituciones sin pruebas fehacientes, por lo cual han de ser consideradas, olvidando otros adjetivos peyorativos que les serían perfectamente aplicables, como vulgares hipótesis. Debe recordarse una vez más que el establecimiento exacto de las causas de los accidentes aéreos, sólo puede provenir de un análisis extremadamente minucioso y detallado de todas y cada una de sus circunstancias, siempre complicado, y tal no puede hacerse ni en una ni en dos semanas, como muchos habrán creído tras leer y oír las sucesivas noticias de prensa, que se han ido desgranando en los últimos días de diciembre y en los primeros de enero. En segundo lugar, hechos como los citados justifican plenamente la decisión de la OACI, llegada a modo de premonición escasas semanas antes de comenzar diciembre, en cumplimiento de la cual se está lanzando un programa de apoyo y supervisión de la seguridad aérea, con destino a los países que así lo precisen. Es más, los acontecimientos obligan a reconocer que esa decisión, desconocida para el público en general, ha sido uno de los hitos más positivos gestados en el mundo de la Aviación Comercial durante 1995. ■