

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

En su arrolladora expansión económica, China se muestra dispuesta a competir en el segmento de la fabricación de grandes reactores de transporte de pasajeros. Por ahora, este propósito sólo se exhibe en un modelo de seis metros de largo expuesto en la reciente muestra de aeronáutica de Beijing, que representa al “C919”, un bimotor de pasillo único capaz de llevar hasta 190 pasajeros. Pero los chinos lo llaman “el proyecto del gran avión”, que simboliza los esfuerzos del país para entrar de lleno en el negocio de la construcción de aviones comerciales y hacer frente a los gigantes Boeing y Airbus, que dominan el mercado.

El vicepresidente chino, Zhang Dejiang, ha dicho que “desarrollar un avión de gran escala es una decisión estratégica del gobierno chino y constituye uno de los principales programas para edificar un país orientado a la innovación.” El modelo del C919 fue desvelado el pasado agosto, y en septiembre comenzaron los trabajos para producirlo. No habrá vuelos de prueba antes de 2014, el avión sólo estará disponible en 2016, y apuntará primordialmente al mercado doméstico chino. Pero la constructora, Comercial Aircraft Corp. of China, COMAC, dice desde ahora que el diseño del C919 es superior al de los aparatos con los que competirá directamente: el Boeing 737, “best seller” mundial, y su rival, el Airbus A320.

Chen Jin, jefe de ventas de COMAC, ha declarado al periódico en inglés China Daily que el nuevo reactor “es más adelantado que los del mismo tamaño que operan actualmente; consumirá entre 12 y 15 por ciento menos de combustible, y ayudará a reducir las emisiones de carbono”. Esto se logrará reemplazando algunas partes de acero con compuestos de carbono ligero. También afirmó que podrá salir al mercado por un precio menor a 50 millones de dólares (33,5 millones de euros), que es el de los aviones similares de Boeing y Airbus. Hay que recordar que Boeing, pionera en el diseño con compuestos de carbono, está teniendo dificultades para comercializar su 787 Dreamliner, que promete una economía de combustible de hasta el 20 por ciento. Y que tanto Boeing como Airbus han demorado sus planes para desarrollar diseños de compuestos de carbono, porque dicen que las economías de combustible no justificarán los billones de dólares que costarán esos nuevos diseños.

Hasta ahora, COMAC sólo ha construido aviones más pequeños y, a pesar de que tampoco tiene antecedentes en la fabricación de materiales compuestos, los chinos confían en su capacidad para seguir adelante. Cheng Zhong, el jefe de fabricación de COMAC, asegura que “tenemos la capacidad necesaria para emplear los compuestos requeridos”. Pero uno de los principales analistas en el sector de la construcción de aviones, Richard Aboulafia (The Teal Group, de Fairfax, Virginia), señala que para alcanzar los ahorros de costo que se asegura traerá el C919, con un precio menor, el fabricante tendrá que contar con el éxito en la fabricación con compuestos. Es que una vez que se ha hecho la inversión en diseño, el mayor costo en la construcción de un avión reside en los materiales.

Aboulafia dice que, probablemente, COMAC no podrá comprar los materiales más baratos de lo que les cuestan a Airbus o a Boeing. Y los costos inferiores de la mano de obra china no influirán significativamente para que el avión resulte más económico. El analista destaca que la mano de obra sólo representa el 10 por ciento de los costes de construcción. Además, el precio es tampoco el único factor que las aerolíneas contemplan al comprar un avión. Dice Aboulafia que lo que más se tiene en cuenta es la calidad, la fiabilidad, el mantenimiento y la disponibilidad de repuestos, así como también el entrenamiento de pilotos y mecánicos que suministra el fabricante. También advierte que la construcción de aviones nunca ha sido un negocio consistentemente rentable. Boeing y Airbus arriesgan varios millones de dólares cada vez que quieren desarrollar un nuevo tipo de avión, y han sufrido muchos reveses económicos y demoras de programas. Concluye Aboulafia que “la única manera de que COMAC pueda competir con precios significativamente menores es que el gobierno chino esté dispuesto a subsidiar grandes pérdidas de este nuevo ‘proyecto del gran avión’”.

Personalmente, y en vista de lo anunciado por el vicepresidente, nos inclinamos a creer que China invertirá lo que sea necesario para posicionarse globalmente en la industria aeronáutica. Los directivos de COMAC se muestran especialmente motivados con el proyecto, y aseguran que “si el país puede continuar su desarrollo, nosotros podemos construir aviones de alto nivel, cómodos y seguros... si China debe invertir cada año billones de dólares comprando aviones, y nosotros tenemos la capacidad de construirlos, ¿por qué vamos a permitir que los extranjeros se lleven todo el dinero?”

