

El mayor avión civil jamás construido acaba de realizar su primer vuelo de pruebas como una seda. La ingeniería europea ha resuelto un enorme rompecabezas tecnológico, porque este pequeño pueblo que vuela, con capacidad para 800 pasajeros con cómodos asientos y espacios de desahogo, debe cumplir condiciones sin precedente: cubrir un radio de acción de 15.000 kilómetros, con un consumo, una contaminación, un confort y un coste estrictamente tasado. Baste decir que el avión debe ofrecer una flexibilidad que obliga a que sus alas se cimbreen cuatro metros en altura y seis grados en torsión bajo una turbulencia.

Ha habido que desarrollar un ultrasofisticado *software* para que pueda pilotarse, exprimiendo al máximo las posibilidades de la actual concepción de los aviones de línea. El A-380 es algo más que un nuevo avión. Pue-

mientras que *low cost* como Ryanair o easyJet parecen marchar con el viento en la cola. El coloso del aire europeo puede ser un arma de enorme peso en esta batalla, por sus menores costes por pasajero. Y esto cuando el turismo mundial está a punto de dar un nuevo salto adelante, con millones de asiáticos accediendo al mercado de masas de los viajes. El A-380 les cae del cielo.

El envite es muy importante desde el punto de vista económico, tecnológico y estratégico, y se está trasluciendo la acerada pugna que EE UU mantiene con todo aquel que intente llevarse un pedacito de su hegemonía como hiperpotencia. Basta leer la prensa internacional para comprobarlo. Tras el primer vuelo de prueba, la gran mayoría de la prensa europea se lanzó a glosar este logro histórico, que pone en valor la inmensa potencialidad industrial y tecnológica de la Unión cuando la cooperación prevalece. La prensa ameri-

La era del A-380

Miguel Ormaetxea Arroyo. Director de DINERO

de ayudar de manera importante a abrir una nueva era en el transporte aéreo y el turismo. Puede ser un símbolo.

Singapur Airlines será la primera compañía en explotar el A-380, en el segundo semestre de 2006. Ya ha recibido unas 10.000 peticiones de información sobre el primer vuelo comercial del gigante. En tres meses los billetes pueden estar a la venta y la aerolínea puede verse obligada a efectuar un sorteo para seleccionar a los primeros pasajeros. Qantas y Emirates serán las siguientes en explotar el avión.

Este monstruo de tres pisos permite paliar la sensación claustrofóbica de los aviones y todo indica que puede tener una gran aceptación entre los viajeros. Además, llega en un momento crítico para la aviación civil tradicional, cogida en pinza entre la subida del combustible y el acoso de las líneas de bajo coste. Los últimos datos muestran regulares o malos resultados económicos en no pocas líneas aéreas,

cana, y una parte de la británica, mezcló la usura periodística con el escepticismo crítico, arrimando el ascua a la sardina de Boeing. La larga mano de nuestro aliado del otro lado del Atlántico puede verse fácilmente. El mismo día en que despegó el A-380, Air India anunció que comprará nada menos que 50 Boeing, sin un solo pedido para Airbus. El consorcio europeo mostró su estupor por la decisión y analistas internacionales apuntaron que ésta tenía claras motivaciones políticas, tras el reciente *entente* indoamericano para contrabalancear a China. Washington ha prometido a India su ayuda para lograr un puesto permanente en el Consejo de Seguridad de la ONU. La caída del dólar frente al euro, propiciada por Bush con sus déficits gemelos, es la gran espada de Damocles sobre los pedidos y la cuenta de resultados de Airbus, que paga en euros la mitad de sus costes y realiza en dólares la mayor parte de su ventas. Eso se llama hegemonía. ■

