



AERONAUTICA

## EL FIN DE UNA EPOCA

**E**N menos de un mes, los transportes aéreos internacionales han pasado directamente de la era del despilfarro a la de la escasez. El Gobierno de los Estados Unidos es quien ha marcado el tono: a partir del 7 de este mes, las compañías americanas verán disminuir en un 15 por 100 su consumo de carburante con relación a 1972, y en un 25 por 100 con relación a las previsiones para 1974. De cinco millones de vuelos previstos se suprimirán un millón. Veinticinco mil empleados, de un total de trescientos mil, van a ser despedidos.

Las compañías europeas, fieles a sus costumbres, se lanzan al combate en orden disperso con la consigna de «Sálvese quien pueda». Hemos visto durante las últimas semanas cómo pilotos holandeses o suizos acostumbrados a sobrevolar el territorio francés para trasladarse a España o el Norte de África, multiplicaban las escalas técnicas para repostar en Toulouse o Marsella. Hemos visto cómo los aparatos de la Sterling Airways, compañía «charter» especializada en vuelos a Canarias de turistas escandinavos, agotaban existencias de combustibles del aeropuerto de Burdeos. El hecho ha constituido un motivo de preocupación para el Gobierno francés. Este acaba de notificar a las compañías aéreas que «no podrán abastecerse de carburante en territorio francés aquellos aviones que efectúan escalas técnicas no programadas antes del 1 de noviembre de 1973».

A pesar de lo cual va camino de institucionalizarse en todas partes el sistema «D». Los trans-

portistas editan mapas en los que aparecen trazados tanto los puntos regulares de abastecimiento como determinados «puntos negros» que deben ser evitados: Anchorage (Alaska, el 20 por 100 del abastecimiento normal), Montreal (el 50 por 100), Bangkok (el 60 por 100). Siguiendo el ejemplo de la TWA, los transportistas tratan de establecer dos planes de vuelo para cada aparato que despegue. Uno de ellos, basado en la economía de la empresa, consiste en respetar los itinerarios previstos. El otro, en hacer escala y llenar los depósitos en todos aquellos puntos donde las bombas funcionan normalmente. Esto es catastrófico desde el punto de vista económico: los aparatos consumen mucho más combustible cuando van cargados hasta el tope. Sin contar las toneladas derrochadas en cada despegue y el tiempo perdido en las diversas escalas por la tripulación y los pasajeros.

Este estúpido sistema no puede durar. Un día, los aviones se encontrarán con que no pueden despegar por falta de queroseno. Será el fin del transporte aéreo tal y como lo conocemos ahora. Para paliar esta maxicrisis, las compañías estudian minisoluciones: reducir la velocidad de crucero, por ejemplo. De hecho, perdiendo doce minutos en un vuelo París-Nueva York se consigue ahorrar un 2 por 100 de carburante. Sólo las cargas suplementarias provocadas por los cambios de horario y de tiempo de vuelo del personal superan con mucho los ahorros en materia de queroseno. También hablan de

umentar los equipos de las torres de control para mejorar la fluidez del tráfico y reducir los tiempos de espera. Los ahorros así realizados no pasarían de un 4 por 100. De hecho, la única solución eficaz y rentable son los acuerdos entre transportistas y Gobiernos tendentes a disminuir la frecuencia de los vuelos.

No puede decirse que hayan faltado presagios de la crisis. El director general de Air France, Pierre-Donatien Cot, afirmó recientemente que hacía ya tiempo que se esperaba que surgiesen serias dificultades: «La guerra del Kippur no ha hecho más que precipitar los acontecimientos. El primer aviso lo tuvimos ya en junio de 1972, cuando uno de nuestros proveedores americanos faltó a los compromisos contraídos. Y eso, a pesar de que a finales de 1970 se habían firmado contratos con una vigencia de tres años. Los contratos fueron, empero, denunciados uno tras otro. Ello nos obligó a prescindir de ciertos vuelos en 1973. Asimismo se tomó la decisión de reducir el ritmo de renovación de nuestra flota a partir de 1975».

Según el señor Cot, la compañía Air France, que gasta un 0,8 por 100 del total de derivados del petróleo consumidos en Francia, se verá obligada a reducir en un 15 por 100 sus actividades. La compañía nacional francesa se contentará con no renovar los contratos de sus agentes próximos a expirar. Se sabe ya, sin embargo, que la crisis energética podría tener graves consecuencias a tres niveles.

En primer lugar, en lo relativo al precio de los billetes. El queroseno, que representa entre un 10 y un 12 por 100 de los gastos totales de explotación, ha aumentado ya su precio en un 50 por ciento, lo que ha provocado una elevación de las tarifas de un 6 por 100. Ahora bien, se prevé ya que el carburante para avión va a duplicar su precio este año.

En segundo lugar, la crisis afectará a la floreciente industria de los charter. Tributaria de las compañías regulares en todo lo referente al abastecimiento de sus aparatos, será la primera perjudicada. Si es cierto que durante estas Navidades se han mantenido todos los vuelos charter, no sucederá otro tanto en Semana Santa.

En tercer lugar se verá afectada la industria aeronáutica. El «Concorde», que consume por asiento/kilómetro tres veces más que un avión de gran capacidad, ha recibido un duro golpe. Pero incluso los aparatos que gastan poco carburante, como el «Aerobus», sufrirán las consecuencias de la disminución general del tráfico aéreo.

Todo ello puede ser saludable. Desde hace quince años, constructores y transportistas, atrapados en la espiral de un mercado sin techo visible, se hallan enzarzados en una carrera salvaje que les lleva a fabricar y poner en servicio aparatos cada vez más caros y que viajan cada vez más vacíos. Hoy no tienen otra alternativa: los pedidos escasean cada vez más, disminuyen los vuelos regulares. El juego del escondite ya se ha acabado. ■ FRANÇOIS DUPUIS.