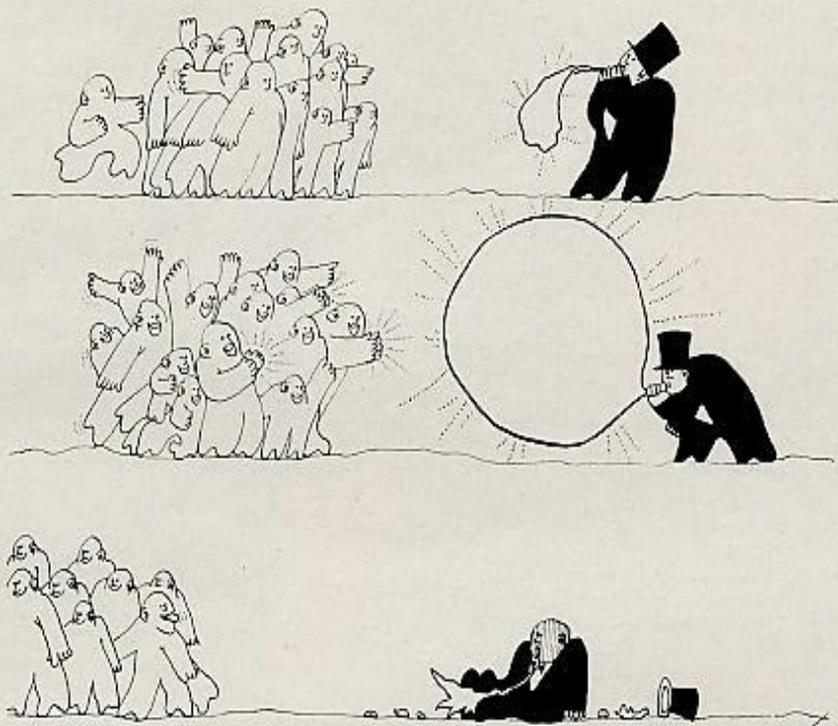


**MASSIUS**



## EL «AIRBUS»

### Un proyecto que puede ser realidad

La Europa tecnológica está en un punto delicado: la suerte del conjunto de las industrias aeronáuticas del viejo continente y la de unos dos mil ingenieros y obreros franceses dependen de las decisiones que se hayan tomado el 10 de febrero.

Porque en este día se reunieron los ministros de Transportes británicos, franceses y alemanes para decidir acerca de la realización o del abandono del proyecto de avión civil de gran carga, el «Airbus».

Este aparato, cuya construcción hubiera debido comenzar hace más de un año si los tres gobiernos no hubiesen perdido tanto tiempo en encontrar una base de entendimiento, es un enorme birreactor de doscientas cincuenta plazas, destinado a sustituir a los aviones de reacción de menor capacidad (del tipo «Caravelle»), actualmente insuficientes en líneas de mucha densidad.

Puro producto de la cooperación, el «Airbus A-300 B» pesará ciento veinticinco toneladas en el despegue y será capaz de transportar doscientos cincuenta pasajeros en viajes de quinientos a dos mil doscientos kilómetros, mientras la carga máxima del «Caravelle» es de noventa pasajeros. Volando a una velocidad de novecientos cincuenta kilómetros por hora, gracias a dos turborreactores Rolls-Royce «RB-211», de veintinueve toneladas de potencia, permitirá, gracias a su fuselaje de 5,54 metros de diámetro, instalar ocho viajeros en fila. La carga total superará ligeramente las veintidós toneladas.

Si los gobiernos dieran ahora el fugo verde al «Airbus», se podría co-

menzar a construir en junio de este año y la fecha del primer vuelo podría ser a finales del segundo trimestre de 1972. Un año para conseguir el «certificado» (el permiso de volar) y podría comenzar el servicio hacia últimos del primer trimestre de 1974. La «British Aircraft Corporation» (B.A.C.), «Sud-Aviation» y «M.A.N. Turbo» se repartirían el trabajo con otros contratistas, encargándose del ensamblaje final y de la dirección de ensayos de vuelo.

Pero la realización del «Airbus» será cara: cuarenta y dos millones de pesetas, por lo menos (la tercera parte que el «Concorde»), de los cuales unos treinta millones de pesetas corresponden a la célula, y unos once a los turborreactores; deberán ser compartidos entre Gran Bretaña (37,5 por ciento), Francia (37,5 por ciento) y Alemania Federal (25 por ciento). El «A-300 B» de serie será vendido por ochocientos cuarenta millones de pesetas a las compañías aéreas, es decir, doscientos ochenta millones menos que los dos «Airbus» americanos (el Lockheed «L-1011» y el Douglas «DC-103»).

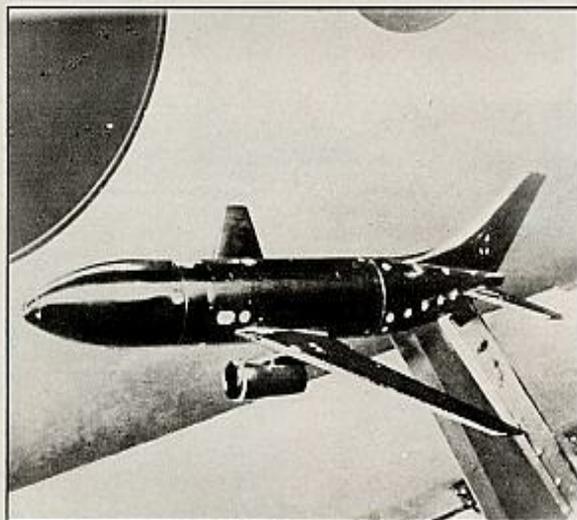
Pero los expertos estiman indispensable —cueste lo que cueste— la realización del «A-300 B». Y ello, por varias razones.

Primero, en ciertos recorridos aéreos —París-Londres y París-Ginebra, especialmente— ha crecido de tal modo la marea cotidiana de pasajeros que ha sido necesario aumentar el número de aparatos en servicio. Resultado de esta democratización galopante del transporte aéreo: una dramática congestión del espacio, cuyas primeras vícti-

que sería una tabla de salvación para las doscientas sesenta mil personas que trabajan en la industria aeroespacial inglesa, para los cien mil ingenieros y obreros franceses y los treinta y cinco mil alemanes. En Francia, la construcción en serie del «A-300 B» daría trabajo durante diez años a veintidós mil personas, de las que entre diez y doce mil pertenecerían a la «Su-Aviation». Finalmente, el «Airbus» aseguraría la supervivencia de la tecnología aeroespacial europea, cuya desaparición sería catastrófica, pues implicaría, además del inevitable éxodo de cerebros, una total dependencia con respecto a los constructores americanos.

¿Habrá dejado de ser proyecto para convertirse en realidad el 10 de febrero?... No es nada seguro: la compañía alemana «Lufthansa» no quiere oír hablar del «A-300 B» y crítica, violentamente, el proyecto, mientras que los británicos hacen todo lo posible para convencer a su gobierno a que se decida en favor de un aparato 100 por ciento «made in England»: el B.A.C. «311», un birreactor de características operacionales virtualmente idénticas a las del «A-300 B», pero cuya construcción no costaría más de dos mil millones de francos (aproximadamente, mil millones menos que el «Airbus»). Este proyecto será, en todo caso, una carta importante que jugará el ministro británico de Transportes en las negociaciones del 10 de febrero, a fin de obtener una participación privilegiada de la industria aeronáutica inglesa en la realización del «A-300 B» europeo...

En el caso de que los británicos se retirasen, pura y simplemente, franceses y alemanes tratarían de entenderse



mas son los pasajeros, ya que cada vez es más difícil garantizar la seguridad de los aviones en vuelo.

Al mismo tiempo, está en juego la supervivencia de las industrias aeronáuticas de los tres países interesados: de aquí a 1975 podrían venderse cuatrocientos o quinientos «A-300 B», y se calcula que para 1980 se habrían vendido mil aparatos y que esta venta proporcionaría a los constructores ingleses, franceses y alemanes ingresos superiores a los sesenta mil millones de nuevos francos. Ni que decir tiene

lo más pronto posible con Italia, Holanda, Suecia y Bélgica para realizar con ellos el «Airbus».

A menos que la «Boeing», que guarda celosamente su proyecto «757», se aproveche de las vacilaciones de la vieja Europa y de la suspensión de la guerra del Vietnam para construir un nuevo «Airbus» americano, perfectamente adaptado a las necesidades de los europeos y que desbancaría el «A-300 B», sobre el que tanto tiempo llevan discutiendo ya los ministros del viejo continente... ■ J. P.

COLABORAN: Juan Aldebarán, César Alonso de los Ríos, Art Buchwald, J. García de Dueñas, Eduardo G. Rico, Eduardo Haro Tecglen, Antonio Javaloyes, R. López Góicoechea, A. López Muñoz, Víctor Márquez Reviriego, José Monleón, J. Pietraik, César Santos Fontenla. FOTOS: Europa Press, Cifra y Archivo.