



Bautismo de aire para el Airbus A-380

El mayor avión comercial de la historia empleó casi 4 horas en efectuar un primer vuelo sin contratiempos

FERNANDO ITURIBARRÍA
(ENVIADO ESPECIAL A TOULOUSE)

Diez horas y 29 minutos del 26 de abril de 2005. El momento está grabado con letras de oro en los anales de la industria aeronáutica mundial. A esa hora las 22 ruedas del tren de aterrizaje del Airbus A380, el mayor avión comercial de la historia, perdieron contacto con la pista 32 del aeropuerto francés de Toulouse-Blagnac, la misma desde la que el mítico Concorde emprendió su primer vuelo hace 36 años. Casi cuatro horas después, a las 14.22 exactamente, el gigantesco aparato se posó como una pluma en el aeródromo y puso broche feliz a su vuelo inaugural.

Unas 30.000 personas, según cifras oficiales de las autoridades gubernativas, asistieron en directo al bautismo del aire del último y mayor fruto del consorcio europeo Airbus. Varios miles de los empleados de la planta de Toulouse, donde se ensamblan las piezas del colosal rompecabezas, también hicieron una pausa en la jornada laboral para presenciar el acontecimiento. Curiosos, trabajadores y directivos prorrumpieron en un clamor de aplausos y vítores cuando el pájaro de metal levantó vuelo con la majestuosidad de un águila filmada a cámara lenta.

Los testigos quedaron sorprendidos por el apenas perceptible ruido de los cuatro reactores

Rolls Royce, que habían impulsado la aeronave por la pista a una velocidad punta de 260 kilómetros por hora, una aceleración similar a la de otros aviones. La asociación de vecinos del aeropuerto parisiense de Roissy, Advoncar, midió un estruendo máximo de 88 decibelios cuando el tope para un sueño reparador es de 40, según recordaron.

«Nos parece mucho para un vuelo de pruebas sin carga ni pasajero», declaró Joël Ravanel, técnico del colectivo vecinal, que realizó la medición desde una vivienda situada a kilómetro y medio de la pista. «Para las personas que estábamos allí la molestia sonora no ha sido mucha, pero los detectores han debido percibir muchas ondas de baja frecuencia», explicó.

Silencioso

Mucho más entusiasta o con menos oído, Noël Forgeard, presidente de Airbus, aseguró que los responsables del aeropuerto estadounidense de Los Angeles se habían quedado estupefactos por un despegue «extremadamente silencioso». El A-380 está tres decibelios por debajo de la competencia, proclamó ufano al esgrimir una de las principales bazas comerciales del aparato.

Junto a la acústica, el otro principal argumento de persuasión es el recorte en el consumo de queroseno. «Va a consumir el 15% de carburante menos que un Boeing 747 con un tercio de pasajeros más», señaló Rainer Vonw-

rede, director de asuntos medioambientales de Airbus. «Consumirá un 70% de combustible menos que un avión de hace 40 años», aseveró. Aunque el superjumbo europeo puede transportar hasta a 800 pasajeros, en el vuelo inaugural sólo viajaron media docena de tripulantes: dos pilotos (los franceses Claude Lelaie y Jacques Rosay), tres ingenieros (el español Fernando Alonso, el alemán Manfred Birkfeld y el francés Jacky Joye) y un mecánico (el francés Gérard Desbois). Los seis subieron a bordo con un protocolo que recordaba a las misiones espaciales. A fal-

ta de asientos y de viajeros, el prototipo fue cargado con lastres de agua en proa y popa mientras que los depósitos embarcaron el triple del queroseno necesario para equilibrar la masa.

Al cabo de tres horas y 53 minutos de vuelo sin contratiempos a 3.000 metros de altitud por encima del suroeste de Francia, el Atlántico y los Pirineos, el sueño de grandeza de la aviación europea tocó tierra tras una pasada a baja cota a modo de triunfal vuelta al ruedo. «Pese a su gran tamaño, es muy fácil de pilotar: se conduce como una bicicleta», declaró Jacques Rosay a pie de escalera. Ahora faltan otras 2.296 horas de vuelos de pruebas hasta la entrega, en el segundo semestre de 2006, a Singapore Airlines del primer ejemplar del *Concorde del pueblo*.



PODEROSO. Impactante imagen del morro del Airbus A-380, ayer, al aterrizar tras completar con éxito su primer vuelo de prueba. / EFE



MISIÓN CUMPLIDA. La tripulación

del Airbus y directivos de la compañía saludan después de superar la prueba de fuego. / EFE

EL AIRBUS EN CIFRAS

- ▶ **Envergadura:** 80 metros
- ▶ **Capacidad:** Hasta 800 pasajeros
- ▶ **Autonomía:** 15.000 kilómetros
- ▶ **Estreno comercial:** En el 2006, con la compañía Singapore Airlines
- ▶ **Tirón comercial:** Jumbo tiene ya encargadas 133 unidades de su superavión. Para que sea rentable tiene que vender 300.
- ▶ **Aterrizaje y despegue:** El Airbus A-380 necesita una pista que mida un mínimo de 3.500 metros, medidas que no ofrecen todos los aeropuertos del mundo (el de San Javier es más corto y el de Corveira sólo tendrá 3.000 metros, por lo que el superjumbo no podrá aterrizar en Murcia)
- ▶ **Su rival:** El Boeing 747 tiene un máximo de 524 asientos y una autonomía de 13.450 kilómetros.

Fernando Alonso: «Nos lo vamos a pasar muy bien»

F. ITURIBARRÍA TOULOUSE

El español Fernando Alonso participó en el vuelo inaugural del Airbus A-380. «No es el de Renault, pero el nuestro es incluso mejor que el campeón de Fórmula 1», aclaró el francés Claude Lelaie, uno de los tripulantes del estreno. Este otro Fernando Alonso, además de ser también un piloto de altos vuelos, ofició de ingeniero jefe en el bautismo del aire. «Esta-

mos encantados. Ha ido todo fenomenal», comentó poco después del aterrizaje. El tripulante español desveló que se había producido un incidente mínimo que no impidió realizar todo el programa previsto. «Hemos tenido una pequeña duda sobre la posición de una de las puertas del tren de aterrizaje y, por medida de precaución, hemos decidido no acelerar más de la cuenta», explicó.

A falta de un análisis más deta-

llado, que se realizará en los próximos días junto a todos los parámetros del vuelo, a primera vista se trató de un «problema de indicación». En el panel de mandos se encendió una señal que hacía pensar que la escotilla no estaba del todo cerrada. Pero desde el reactor que acompañó y filmó el vuelo no se observaba nada abierto en el tren de aterrizaje.

El gigante alado despegó en 2.300 metros de pista, la misma longitud que cualquier otro aparato de línea, y es de fácil manejo. «Es curioso, tiende a flotar como un chiquitín. Es superdócil. Nos lo vamos a pasar muy bien con él», anunció.

MANUEL TORRES
DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO MTORRES

«Menos en las alas, hemos participado en toda la estructura»

TERESA GARCÍA MURCIA

La empresa murciana M Torres ha participado en la construcción del avión civil más grande del mundo. De hecho, personal de esta firma estuvo presente ayer en el primer vuelo de prueba.

— ¿Cuál es la participación de la empresa M Torres en la construcción de este gigante alado?

— Nosotros realizamos las máquinas con las que se fabrican las piezas o las líneas de producción y ensamblaje. No fabricamos los componentes, pero sí los procesos de producción.

— Es decir, forman del proceso anterior a la creación de piezas...

— Sí, participamos en la mayor parte de la estructura del avión, por ejemplo, todo lo que es la cola, los estabilizadores horizontales y verticales. También, en la parte inferior del fuselaje, que además, van con soldaduras base, una tecnología que hemos desarrollado nosotros y que se ha utilizado por primera vez en este avión. Concretamente, se puede observar en la parte alta del techo del fuselaje. Además, hemos realizado un complejo proceso de materiales que son láminas muy finas de aluminio y de fibra de vidrio, para acabar con el remachado y el mecanizado químico que rebaja el peso del avión. En definitiva, prácticamente, menos en las alas, hemos participado en toda la estructura.

— ¿Ha estado siguiendo alguien de su empresa el primer vuelo?

— Sí, de la empresa han ido tres personas, porque desde Getafe nos habían invitado a presenciar el vuelo. Han colocado una gran



Manuel Torres. / G. CARRIÓN

pantalla en una de las naves, y han paralizado toda la producción para que los empleados y algunos invitados, entre ellos nosotros, pudiéramos verlo bien. Nos han comentado que ha sido espectacular. Las pruebas se han realizado con gran precisión y según lo previsto.

— ¿Ha tenido la oportunidad de verlo alguna vez de cerca?

— Sí, en el proceso de fabricación, y luego las dos veces que lo han presentado en Toulouse. La última la recuerdo como algo espectacular, porque entre otras personalidades, estuvieron presentes los presidentes de los países que han intervenido en su fabricación.

— Su empresa es conocida en todo el mundo, pero sin duda, la fabricación de este espectacular avión va a reportarle mayores beneficios y una gran promoción...

— Sí, es cierto. Porque nosotros estamos en las líneas de ensamblaje, y al demandar más aviones, deberemos repetir estas líneas, lo que irá irremediablemente en nuestro beneficio. A esto se añade que venderemos más máquinas para la fabricación de componentes por lo que tendremos más oportunidad de negocio, por ejemplo, con nuestra patente, la soldadura base, compartida con Airbus, pero que es exclusiva nuestra, ya que no pueden buscar otro competidor. Así que todo el crecimiento que tenga este avión lo tenemos garantizado. Es un negocio para nosotros, que nos reporta una mayor estabilidad para la empresa de cara al futuro.

— Así pues, orgulloso, ¿no?

— Exactamente. Fíjese que cuando estamos en un Airbus o en un Boeing, siempre pensamos qué partes del avión habrán sido fabricadas por nuestras máquinas. Y es que cada vez hay más porcentaje de aviones hechos en nuestra empresa, y eso es un orgullo.



EN EL AIRE. El superavión europeo se conduce tan fácil «como una bicicleta», según su tripulación. La fotografía muestra al Airbus suspendido en el aire. / REUTERS