



## El sueño aeronáutico europeo cumple medio siglo

Cuando el consorcio Airbus Industrie GIE fue creado en 1970, pocos hubieran vaticinado que, 50 años después, sería uno de los referentes incuestionables de la aeronáutica. Sus inicios no fueron sencillos. Los avances constaron de casi tantas oportunidades como de retos, pero la firme convicción de sus impulsores supuso una de las claves del éxito. En la actualidad, el gigante europeo representa un caso de estudio sobre cómo la apuesta por un proyecto común puede transformar la aparente barrera de las lenguas y las culturas para hilvanar una fortaleza competitiva. Incluso en estos tiempos convulsos, nadie osa cuestionar este proyecto europeo.

### EL DESPEGUE DE AIRBUS

En la década de los 60, los fabricantes del Viejo Continente apostaban por

desarrollar aeronaves innovadoras con diseños competitivos. Sin embargo, poco podían hacer separados para competir con Estados Unidos, que aglutinaba el 80% de las ventas mundiales. En 1967, Francia, la República Federal de Alemania y Gran Bretaña firmaron un memorándum de entendimiento para desarrollar la primera fase del A300, el primer avión del mundo de cuerpo ancho con dos motores. El acuerdo de lanzamiento del modelo se estableció en mayo de 1969.

La idea era incluir un motor que pudiese ser operado de manera segura en largas distancias y, para ello, Rolls-Royce se comprometió a construir una versión adaptada de un modelo que ya estaba desarrollando para el mercado americano. No obstante, la empresa nunca acabó de fabricarlo, porque finalmente dedicó sus esfuerzos al otro motor. Dada la situación, Airbus se replanteó su diseño y, tras consultar las previsiones de las aerolíneas, concluyó que una aeronave de 300 pasajeros sería demasiado grande. Tras esta conclusión, optó por una versión más pequeña, de 250 pasajeros. Además, una particularidad de esta fue el levantamiento de la cabina, de manera que dispusiese de espacio suficiente para acomodar contenedores LD3 y permitiese a las aerolíneas mejorar su rentabilidad en cada vuelo, al transportar más carga.

Sin embargo, un día después de la presentación del A300B, Gran Bretaña anunció que saldría del negocio tras la decisión de Rolls-Royce. Alemania aprovechó la circunstancia para aumentar su contribución en el programa. La empresa británica Hawker Siddeley decidió seguir en el proyecto y comprometió 35 millones de libras para diseñar y construir las alas para el A300, aunque necesitó un crédito de 35 millones más que le aportó el Gobierno alemán.

De esta forma, el consorcio Airbus Industrie GIE fue creado formalmente con la firma de Francia y la República Federal de Alemania el 18 de diciembre de 1970. El nombre de Airbus se tomó de un término utilizado por la industria aeronáutica en 1960 para referirse a aeronaves comerciales de cierto tamaño y rango. Un año después, la compañía pública española Casa también se unió al consorcio aeronáutico franco-alemán como socio. En virtud de su entrada en Airbus, pasó a encargarse de la fabricación de la cola horizontal en los aviones. De esta forma,

comenzó a crearse el primer modelo de la firma con la aspiración de desarrollar una familia de aeronaves que cubriese todos los sectores. Esa apuesta por la diversificación ha llevado a Airbus producir hoy día para ámbitos tan diversos como el aeroespacial, militar e incluso el nicho de mercado de helicópteros.

## **DE EUROPA AL MUNDO**

La década de los 70 estuvo marcada por los esfuerzos de Airbus para captar pedidos en el exterior. Prueba de ello es el viaje de seis semanas en el que se embarcó en 1973 para promocionar la marca en el continente americano. No obstante, la primera venta fuera del mercado europeo se realizó a la aerolínea Korean Airlines un año después, con cuatro modelos A300. El primer cliente estadounidense debería esperar algo más, hasta 1978, de la mano de Eastern Airlines con 23 unidades del A300. A este pedido se le añadió ese año otra efeméride de la historia de Airbus: el lanzamiento del modelo A310, una aeronave de menor fuselaje y mayor rango que el A300. Su desarrollo también supuso el retorno de Gran Bretaña como socio total a Airbus.

A pesar de los alentadores inicios, la compañía aeronáutica cayó en una etapa lúgubre. En diciembre de 1975, inició un periodo de 18 meses, en lo que se conoce como el 'periodo negro', donde prácticamente no cerró ningún negocio. El número de aeronaves construidas, pero no vendidas, empezó a crecer en Toulouse (Francia). Según explica Airbus, la producción descendió hasta solo media aeronave al mes durante esa etapa. Los directivos de la empresa no cedieron ante la presión de cerrar la producción y concentraron sus esfuerzos en vender el A300 en Japón, Corea y China, así como en Estados Unidos. Dicha estrategia, bautizada como 'la ruta de la seda' obtuvo finalmente resultados y la tendencia se revirtió en 1977.

Diez años después de su lanzamiento oficial, Airbus Industrie GIE había logrado el 26% de la cuota de mercado mundial. La crisis del petróleo de finales de la década de 1970 favoreció el aumento de la demanda de aeronaves más económicas e impulsó la creación del A320, el primero de fuselaje estrecho, con capacidad para 150 pasajeros. Al igual que el A310, destacó por sus avances

tecnológicos en la cabina y la mejora de la interfaz hombre-máquina. Estas tecnologías serían incorporadas igualmente en modelos anteriores, como el A300. Sin embargo, por lo que realmente se recuerda esta etapa es por la introducción del sistema fly-by-wire, que reemplazó a los controles de vuelo manuales convencionales por una interfaz electrónica, mejorando la gestión, seguridad y operativa de las aeronaves. Se trata de una innovación que hoy día es estándar en la industria aeronáutica y que también utiliza su gran competidor americano Boeing.

Las siguientes décadas estuvieron marcadas por la llegada de nuevos modelos. A este respecto, se trabajó en el diseño de un par de aeronaves de medio tamaño, el Airbus A330 y el A340, en los años ochenta. Asimismo, el Airbus Beluga despegó por primera vez a mediados de los noventa. Esta aeronave concebida exclusivamente para mercancías marcó una nueva forma de transportar los componentes de la firma. Los impulsores de Airbus tardaron años, pero ejercicio tras ejercicio era más evidente que el experimento cada vez lo era menos. Airbus no podía ser una colaboración puntual por su carácter estratégico para Europa y debía establecerse como una compañía convencional. Hasta ese momento, la transparencia de sus socios sobre los detalles financieros de las actividades era escasa y buscaban maximizar sus beneficios, lo que conllevaba ineficiencias. Las dificultades de integrar y valorar el capital de las cuatro compañías, así como diferentes asuntos legales, retrasaron el proceso.

Finalmente, tres de los cuatro socios se fusionaron para crear la European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) en 1999. Este hito simplificó la operativa de la compañía y situó a Francia, Alemania y España como copropietarios del 80% de la empresa. Por su parte, Gran Bretaña retuvo el 20% restante.

Los atentados del 11S de 2001 provocaron una desconfianza generalizada en el sector, pero la eclosión en Europa de las aerolíneas de bajo coste durante el

periodo permitió incrementar las ventas de los A320 y A319. Además, la entrada en el nuevo milenio estuvo marcada por el desarrollo del A380, un avión de gran alta capacidad con el que Airbus pretendía romper el dominio de su contrincante Boeing en este segmento del mercado. Aunque despegó en 2005, los primeros desarrollos de este super jumbo comenzaron en los noventa bajo el nombre de A3XX.

Por primera vez en la historia de Airbus, el nuevo milenio trajo consigo las primeras líneas de montaje final fuera de Europa, concretamente en Tianjin (China) y, años después, en Mobile, Alabama (Estados Unidos). También se impulsó un programa para crear una versión de carga aérea de su modelo A330-200.

Entre los hitos más relevantes de Airbus en los últimos años, se encuentra su apuesta por el A320neo y el A330neo, más eficiente y sostenible que sus modelos predecesores. Los sólidos conocimientos que Airbus ha ido adquiriendo en sus 50 años de historia le sitúan en una posición privilegiada para continuar liderando la aviación del futuro. Aeronaves futuristas como el modelo Maveric o híbridas como el E-Fan X, proyecto recientemente cancelado, representan una muestra de la capacidad de innovación de la compañía. La trayectoria de Airbus, con sus altos y bajos, prueba que sus promotores acertaron en soñar con un modelo europeo para dar réplica a Estados Unidos en el ámbito aeronáutico.