

# EL BENJAMÍN DE AIRBUS



Juan Bancalero Castro

En esta ocasión voy a desarrollar mi artículo en el último proyecto del fabricante de Airbus, bautizado como el A-220, el cual ha tenido un gran éxito en ventas, y si a cualquier amante del mundo de la aviación se le

preguntara por cual es el avión más pequeño de Airbus, es más que seguro que respondería que el Airbus 318, el cual tiene una capacidad de pasajeros de 117, pero sin embargo este fabricante cuenta con otro modelo más reciente con capacidad para 110 y es el A-220 de la serie 100.

Se debe tener en cuenta que la crisis aérea que atravesamos, debido a esta pandemia del Covid-19, se ha llevado por delante a numerosos tipos de aviones, pues primero se retiraron los A-340. Le siguieron los A-380 y los B-747, pero sin embargo de los 112 aviones del modelo A-220 en uso comercial, 105 siguen volando con regularidad y las compañías que los están operando no escatiman elogios sobre su economía y efectividad, teniendo en cuenta que esta familia de aviones A-220 está compuesta por dos modelos, el A-220 de la serie 100, el cual dispone de entre 110 a 115 asientos, y el A-220 de la serie 300, que tiene entre 130 a 135 asientos, teniendo un alcance de 6.200 km y siendo su consumo en combustible un 20% inferior a otros aparatos de la generación anterior. Estos están fabricados por la empresa mixta conocida como Airbus Canadá Limited, propiedad del 75% y el 25% restante del Estado Canadiense.

Ahora vamos a hacer un poco de historia de esta empresa Canadiense, por lo que retrocederemos unos quince años para ver que el popular Bombardier CRJ (Canadair Regional Jets) seguido de una numeración, fue una familia de aviones regionales, propiedad de Mitsubishi, siendo el primer reactor que voló con la compañía Air Nostrum de Iberia con una capacidad de 50 pasajeros y que era en esa época un éxito en ventas, tanto en Europa como en Estados Unidos. Este reactor cubría la gama de los 50 a 90 asientos, y debido al éxito de este proyecto es por lo que el fabricante se animó a dar un paso más y diseñó una serie de aviones con capacidad entre los 100 y los 135 asientos. Su objetivo fue sustituir los clásicos DC-9, MD-80, Fokker-100 y el Ba-146, por lo que el nuevo modelo contaría con motores de última generación, situados bajo las alas, una espaciosa cabina de pasajeros y una amplia bodega, y su alcance sería de 3.200 NM (Millas), de tal forma que

este fabricante no reparó en gastos, utilizando los programas informáticos más avanzados para el diseño de las alas y el fuselaje, augurando un ahorro en combustible próximo al 25% sobre los modelos anteriores, por lo que ya en el año 2005 se habían invertido 2.000 millones de dólares en la fabricación de este nuevo aparato, en el que participaban además de la empresa Bombardier, el Gobierno Canadiense y el Gobierno de Gran Bretaña. En el 2007 se relanzaron los trabajos informando el fabricante de que los primeros aviones volarían en 2013 y que se esperaba vender un total de 6.300 unidades. Estas aeronaves se montaban en Montreal, pero las alas eran fabricadas en Belfast, siendo que el fuselaje y la cabina de pilotaje se producían en Saint Laurent, consiguiéndose ya en 2008 el que se comenzaran a comercializar, anunciándose una mejora en el consumo de combustible del 20% y una reducción de los gastos operativos del 15% respecto a otros. En



Canadair Regional Jets/ CRJ

ese mismo año la compañía Lufthansa realizó un pedido en firme de sesenta aparatos y de treinta más opcionales, pero sin embargo a partir de septiembre del 2013 las cosas empezaron a torcerse, pues su certificación experimentó importantes demoras, siendo una de las causas el que uno de los cuatro aparatos de pruebas sufriera el incendio de un motor, por lo que todo el programa se retrasó de manera notable, y no fue hasta el 2016 cuando pudo entrar en servicio, consiguiendo las certificaciones de EASA y de la FAA, por lo que la primera entrega se realizó en noviembre de 2016.

De lo que hemos visto anteriormente se puede deducir el esfuerzo económico que esta empresa había hecho para desarrollar este proyecto, por lo que en 2017 solicitó una mayor contribución de sus socios e incluso se llegó a apuntar la posibilidad de realizar despidos, ya que su situación financiera era delicada, pues ese esfuerzo económico que había efectuado para poder llevar a cabo el proyecto le

# AVIACIÓN



A-220-300

llevó a ampliar la posibilidad de completar su familia de aviones en un rango inferior de capacidad de pasaje. Sabían que la compañía Brasileña Embraer estaba vendiendo muy bien la flota de EMB E-Jets y reconocían que era un competidor potencialmente temible, por lo que se vio obligado, en octubre de 2017, a adquirir el 50% del programa trasladando su producción a Mobile (Alabama) y cambió el nombre a los aviones que a partir de entonces serían conocidos como Airbus-220. Ya en febrero de 2020 Bombardier vendió el resto de sus acciones en el programa por lo que Airbus pasó a controlar el 75%.

Este proyecto resultó finalmente un éxito en las ventas, pues una gran mayoría de importantes compañías aéreas como: Swiss, Air Baltic, Delta, Korean Air, Air Canada, Air Tanzania o JetBlue son sus principales compradores pues los dos tipos de aviones el 100 y el 300 disponen de un 99% de compatibilidad en sus piezas y una misma certificación para los pilotos, lo cual resulta muy atractivo para las aerolíneas. Además, según el fabricante, esta familia de A-220 es la más eficiente de su clase, pues tiene los costes operativos más bajos y cuenta con una de las cabinas más silenciosas jamás fabricadas. Ya tenían pensado, y así lo

habían anunciado, que para 2021 efectuarían el lanzamiento de una nueva variante para la versión del A-300 con un mayor peso máximo al despegue y un alcance adicional de 370 km. Este modelo se comercializaría en ese mismo año 2021.

Hasta el momento se han entregado un total de 152 aparatos de esta familia (50 de la serie 100 y 102 de la serie 300) teniendo en cartera pedidos otros 497 (40 de la serie 100 y 457 de la serie 300) por lo que es fácil deducir el gran éxito que están teniendo estos modelos.



Interior de cabina de pasajeros en un A-220 de JetBlue Airways