



Hasta ahora 23 clientes han solicitado pedidos por 570 aviones, aunque puede pasar tiempo para que el C919 entre verdaderamente en el mercado internacional. **Autor:** Internet **Publicado:** 21/09/2017 | 05:08 pm

Un Made in China busca el dominio de los cielos

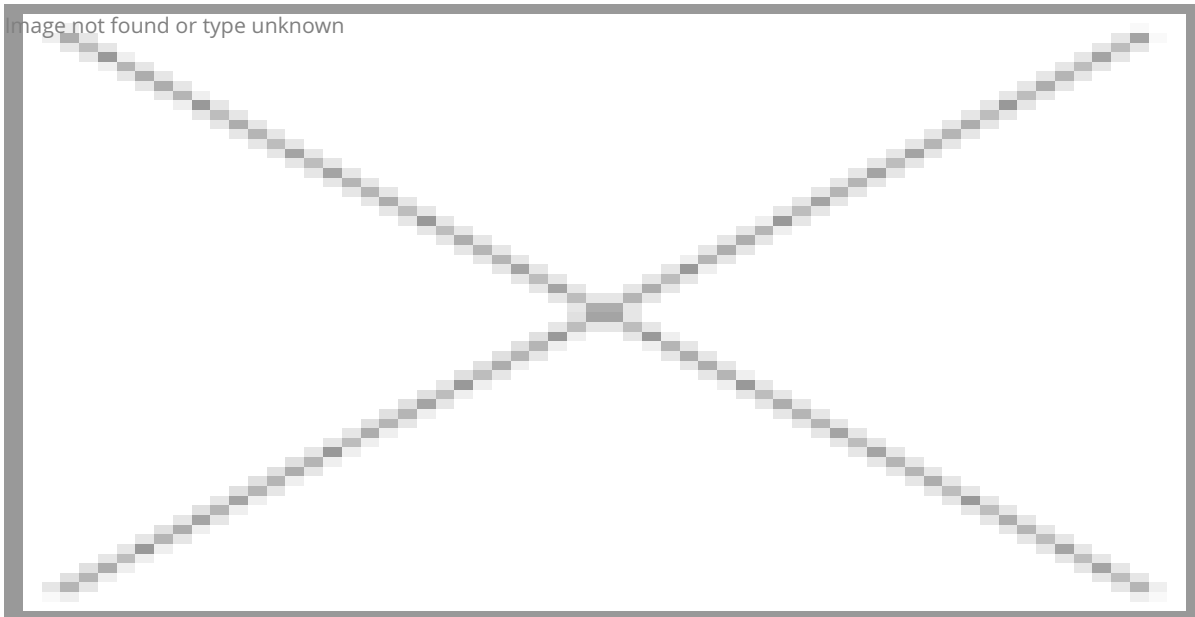
El C919 hizo vuelo de prueba y amenaza al duopolio Boeing/Airbus, ¿lo logrará?

Publicado: Lunes 22 mayo 2017 | 09:16:42 AM

Publicado por: Juventud Rebelde

Se ganó los titulares en las secciones económicas y de aeronáutica de diarios, revistas y canales televisivos. Hubo celebraciones en uno de los hemisferios y preocupaciones en el otro, aunque por ahora solo fue un vuelo de prueba y exhibición para la prensa en Shanghai.

La Comac (Corporación Aeronáutica Comercial de China) sacó de sus hangares el modelo C919 con el que intenta romper el duopolio que en el transporte aéreo de pasajeros tienen dos gigantes de la aeronáutica mundial con sus modelos Airbus A320 (europeo) y el estadounidense Boeing 737, un empeño nada fácil, pero... la persistencia, la paciencia y el ingenio chino están detrás.



La aeronave de tamaño medio —con capacidad de 174 pasajeros y una autonomía de vuelo de 5 555 kilómetros— se mostró en su vuelo inaugural se 80 minutos este mes de mayo, desde el Centro de Manufactura y Ensamblaje Final de la Comac, en el aeropuerto Shanghai/Pudong y fue todo un suceso, al punto que dicen los expertos que en unos pocos años podría ser la competencia a los amos y señores del transporte comercial, cuando se estima también que el mercado turístico chino sobrepasara al estadounidense para el 2024. Potencial le sobra a la nación que hoy

cuenta con 1 371 millones de habitantes.

La aerolínea China Eastern operó el vuelo inaugural del C919, que según BBC Mundo se hizo luego de completar exitosamente 118 pruebas. Por su parte, el director editorial para Asia de la publicación especializada Flightglobal destacó el hecho con estas palabras: «no es un gran acontecimiento en sí mismo pero sí un momento simbólico, revelador de la evolución de la industria aeronáutica china».

El avión, blanco con franjas azules y verdes, fue probado a una altitud de 3.000 metros —unos 7.000 metros por debajo de lo habitual en un viaje regular— y a una velocidad de alrededor de 300 kilómetros (186 millas) por hora, dijo AFP.

Dificultades hay donde quiera

La producción del C919 inicio en el año 2008 y estaba previsto que en 2014 levantara vuelo, pero hubo problemas en el proceso de fabricación que impidieron el cumplimiento de esa fecha meta y esa ahora, tres años más tarde cuando se logra.

Y es una cuestión de Estado, pues el presidente chino, Xi Jinping ha sido categorico cuando dijo que no tener aviones Made in China es «estar a merced de otros».

COMAC le dio respuesta al anunciar que el C919 superó con éxito la última prueba de rodaje de alta velocidad y está listo para entrar en funcionamiento, un anuncio que se complementa con el otro elemento principal que ya lo tienen a mano, 570 pedidos de compra, la mayoría de ellos de aerolíneas chinas, por lo que algunos se preguntan si el futuro de la aviación hablara en chino, pues BBC aseguraba en su reportaje que las aerolíneas de ese país necesitaran 6 000 nuevos aviones para responder a sus necesidades en los próximos 20 años.

Esto convertiría va Comac en un protagonista principal en los cielos del mundo, compartiendo papeles con Boeing y Airbus, aunque no pocos estiman que vender el

C919 fuera de China, en mercados copados desde hace mucho tiempo por Boeing y Airbus les será harto difícil, sin olvidar la presencia de otra poderosa aviación de gran experiencia y credibilidad, la rusa.

Comac tiene el objetivo declarado de «fabricar de forma independiente grandes aviones de pasajeros que sean seguros, económicos, cómodos y respetuosos con el medio ambiente (...), grandes aviones de pasajeros que cruzarán pronto los cielos azules», según señala en su página web.

La empresa sabe bien que el aparato tendrá que pasar más pruebas para obtener la certificación de aeronavegabilidad de China, por eso también proyecta lograr que el avión sea certificado por reguladores estadounidenses y europeos, para abrir el mercado de la empresa.

¿Por qué C 919? Y un poco de historia

El sueño chino de construir su propio avión civil data de la década de 1970, cuando comenzó a trabajar en el proyecto Y/10 que finalmente fue abandonado.

Ahora el C 919 los cumple, aunque tiene mucho camino por recorrer, o mejor, mucho espacio aéreo por donde volar.

Sin embargo, el nombre del nuevo avión trae aparejada los designios de su cultura milenaria, aferrada a los símbolos, el C919 toma su nombre de esa tradición.

Obviamente la C es China y también Comac. El 9 es lo más distintivo o alegórico, pues ese número simboliza la eternidad.

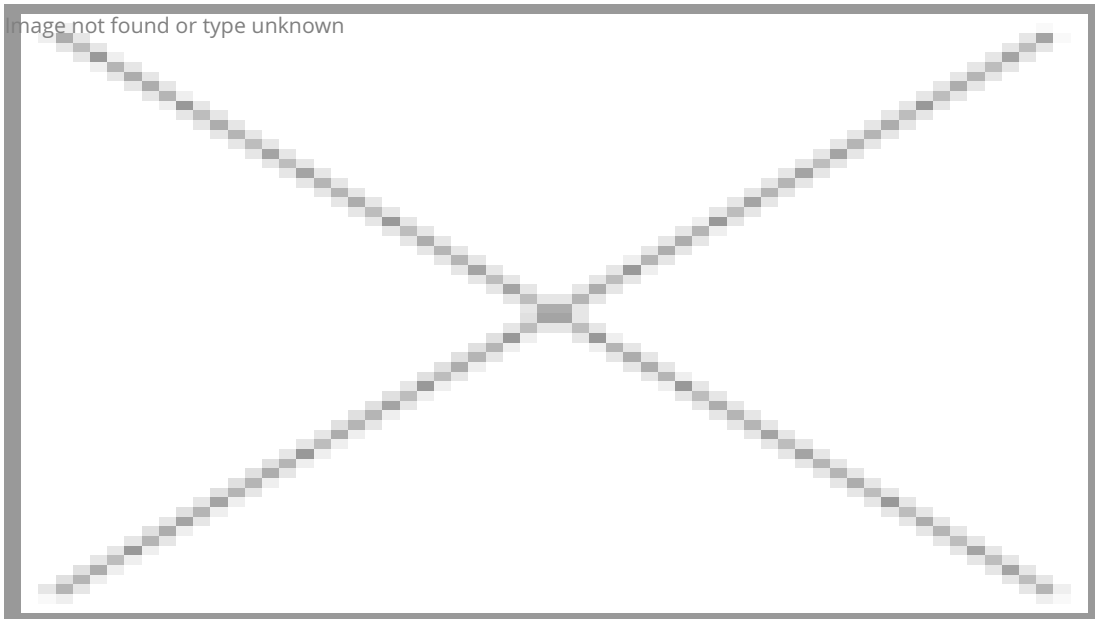
Para completar el, 19 representa los 190 asientos de que dispone en su máxima capacidad.

La prensa citaba la carta de felicitación del Comité Central del Partido Comunista de China y del Consejo de Estado donde se afirmaba que el exitoso vuelo acerca a China

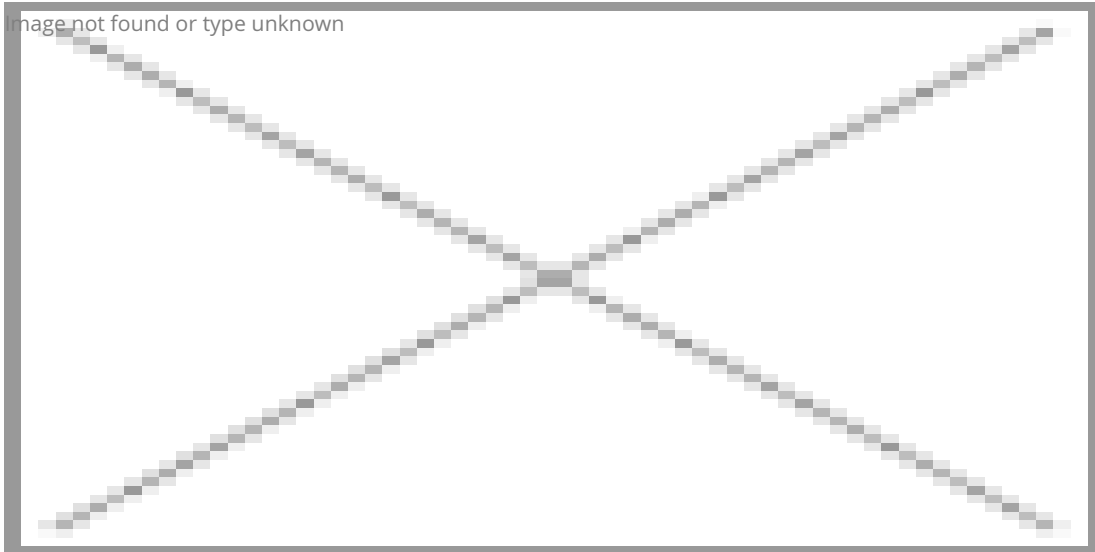
a su transformación de país manufacturero de artículos de bajo costo a un creador de tecnología avanzada. Además, representa un importante progreso en el proyecto de China de desarrollar grandes aviones de pasajeros y un importante hito en el desarrollo de la industria de aviación civil de China.

Sin embargo, este no es el final del sueño chino por conquistar el cielo, la Comac trabaja en el 929 de dos pasillos que desarrolla todavía sobre el papel junto a la empresa rusa United Aircraft Corporation (UAC).

El Made in China tiene mucho espacio que ocupar por delante... Como decía uno de los reportajes sobre la aeronave de Comac: «La próxima década, el sector aeronáutico comercial dejará de ser un AB para pasar a ser probablemente un ABC: A de Airbus, B de Boeing y C de Comac».



El avión bimotor a reacción despegó del Aeropuerto Internacional de Pudong, de Shanghai, con una tripulación de cinco miembros.



Más de 200 000 técnicos trabajaron en el proyecto. El jet fue diseñado y producido en China, aunque también es un logro de la cooperación global pues —como ocurre con casi todos los aparatos complejos y de avanzada tecnológica— incorpora partes de más de 30 proveedores, incluidos Honeywell, General Electric y Safran Aircraft Engines.

<http://www.juventudrebelde.cu/internacionales/2017-05-22/un-made-in-china-busca-el-dominio-de-los-cielos>

Juventud Rebelde | Diario de la juventud cubana

Copyright © 2017 Juventud Rebelde