

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 19-2022 Santiago, 14 de junio de 2022

El complejo escenario de la aviación comercial rusa

La aviación comercial rusa está en un escenario muy complejo por los efectos originados por la guerra en Ucrania. La cantidad de aeronaves en arriendo en Rusia por empresas de occidente es muy significativa. Según distintas fuentes, el número de aviones extranjeros operados por líneas aéreas rusas es de unos 500 o más y la mayoría de éstos estaba dentro de Rusia al inicio de la guerra el 24 de febrero. De estas empresas, muchas tienen su base de operaciones en Irlanda y, de acuerdo a la consultora de aviación Ishka, éstas están evaluadas en 12.000 millones de dólares.

En el mes de julio de 2020, el nuevo avión ruso Irkut MC-21 efectuaba los vuelos de prueba con el propósito de verificar los parámetros de operación en pistas contaminadas por exceso de agua. Estas pruebas son requisitos que exigen tanto las autoridades aeronáuticas rusas como las autoridades europeas, para obtener el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

Hoy, el desarrollo del avión Irkut MC-21 está detenido por la guerra en Ucrania y su futuro es incierto en el camino por alcanzar su ingreso a la competencia comercial mundial.



Avion de AirCap.

La mayor compañía arrendadora de aviones comerciales del mundo es AerCap, una compañía con sede en Dublín y que tiene 152 aeronaves evaluadas en casi 2.400 millones de dólares que se encuentran volando, estacionados o almacenados en Rusia o en Ucrania y que, además, reclama a sus compañías aseguradoras 3.500 millones de dólares por los más de 100 aviones alquilados a compañías aéreas rusas. Así lo anunció el director financiero de la compañía, Peter Judas. Numerosas empresas han tratado de rescatar sus aeronaves, pero no han tenido éxito. En este caso, una solución es llevar el caso a los tribunales.

Se calcula que la exigencia de AerCap forma parte de un total de 10.000 millones de dólares que el sector de arrendación de aeronaves podría reclamar por los aviones retenidos en Rusia, tras las sanciones impuestas por Occidente.

Medidas del Gobierno Ruso.

Mientras tanto, el gobierno del presidente Vladimir Putin presiona a sus aerolíneas a que no devuelvan los aviones para no interrumpir el servicio de transporte aéreo dentro de Rusia. Por tal razón, el cielo se oscurece por las medidas del presidente ruso, el cual promulgó una ley que permite a las aerolíneas registrar las aeronaves y seguir utilizándolas en su espacio aéreo.

La prensa rusa señaló que la ley permitirá a las compañías rusas conservar aviones y operar aviones extranjeros en vuelos internos en Rusia. Además, el 01 de abril el Presidente Vladimir Putin decretó que las compañías aéreas deberán pagar sus cuotas de arriendo de las aeronaves en rublos, para lo cual, estos están conscientes de que

esta forma de actuar de la autoridad, los aparta del mercado internacional para encerrarlos definitivamente en su propio estado.

Sanciones impuestas por occidente.

Las sanciones impuestas por Estados Unidos y la Unión Europea implican que los dos principales fabricantes de aviones del mundo, Boeing y Airbus, ya no puedan suministrar piezas de repuesto ni prestar apoyo de mantenimiento a las aerolíneas rusas. Lo mismo, ocurre con los fabricantes de motores a reacción. Lo anterior, producirá la pérdida de trazabilidad derivada de la instalación de piezas no homologadas, por lo tanto, los aviones no podrán recuperar su aeronavegabilidad.

Mientras tanto, parte de las sanciones de la Unión Europea es la prohibición de la venta y arrendamiento de aviones a Rusia. También, cada día que pasa, aumenta el número de empresas aeroespaciales occidentales que cierran o suspenden sus negocios o servicios en Rusia y Bielorrusia tras la invasión de Ucrania.



Aviones de Aeroflot.

Las secuelas de estas medidas se verán con más claridad a medida que pase el tiempo, pero sin duda habrá repercusiones en todo el mundo. De acuerdo a la publicación de Aviacionline, a continuación, se presenta una lista de empresas que ya se han pronunciado al respecto:

- Embraer, Boeing, Airbus y Bombardier han suspendido el abastecimiento de piezas, mantenimiento y servicios de apoyo de las aerolíneas rusas.
- CAE ha suspendido todos los servicios de formación a los pilotos de líneas aéreas rusas, a los operadores de aeronaves e incluso sus servicios al mercado sanitario. La empresa también dijo que dejaría de vender y reparar simuladores.
- Honeywell emitió un comunicado en el que afirma que ha suspendido todas las actividades de venta, distribución y servicio en Rusia y Bielorrusia.
- Raytheon Technologies, empresa matriz de Collins Aerospace, suspendió las ventas y los servicios de apoyo a la industria de la aviación civil de Rusia.
- Jeppesen, una empresa del grupo Boeing, ha declarado que dejará de actualizar las cartas de navegación de los aeropuertos y el espacio aéreo rusos.
- Amadeus y Sabre interrumpieron su colaboración con Aeroflot, la compañía aérea de bandera rusa. Los billetes de Aeroflot ya no se encuentran en los principales motores de búsqueda.
- Los gigantes de la logística mundial UPS, FedEx y DHL han suspendido sus operaciones y envíos en Rusia y Bielorrusia.

– Shell dijo que suspendería su servicio de suministro de combustible de aviación en los aeropuertos de Moscú y en toda Rusia.

– China, en cumplimiento de las sanciones, también se ha negado a suministrar piezas de repuesto a los aviones de las aerolíneas rusas. Oleg Panteleev, director de la agencia AviaPort, dijo a Reuters que esto podría llevar a las aerolíneas a canibalizar los aviones mientras buscan repuestos en otros países.

– Los lessors de aviones deben cancelar todos los contratos con empresas rusas antes del pasado 28 de marzo. Mientras tanto, estas empresas se esfuerzan por recuperar sus aeronaves.

A esto, se suma la prohibición de los vuelos de las compañías rusas a toda Europa, Canadá, Estados Unidos, incluyendo la prohibición de los sobrevuelos. También, hay que agregar que países como Suiza, Turquía, Egipto, Reino Unido, USA, Armenia tienen detenidos una cantidad importante de aviones.

La única manera de conservar la actividad comercial del transporte aéreo en Rusia en el tiempo, es el desarrollo de la aviación nacional, lo que implicará la no utilización de aviones de las empresas Boeing y Airbus, por lo que el país tendrá que regresar a una situación de independencia similar a la que se dio en la Unión Soviética.

Alianza Rusia y China.

Son varios años de trabajo los que llevan Rusia y China, en la implementación de varios proyectos, con el propósito de competir y dejar de lado el binomio occidental de AIRBUS y BOEING. Estas iniciativas se enmarcan en dos proyectos de la empresa aeronáutica Russian United Aircraft Corporation: el avión de fuselaje estrecho Irkut MC-21 y la colaboración con China para el desarrollo de un avión de fuselaje ancho, el CR 929.



Nuevo avión ruso Irkut MC-21.

El avión Irkut MC-21 fue diseñado para competir con el avión Boeing 737 MAX de Boeing o el avión A 320 NEO de Airbus. Este avión fue diseñado para 150 plazas, que, en una versión mejorada; más larga, podría tener una capacidad de 250 pasajeros.

En la planificación del proyecto, se tenía previsto la entrega de las primeras unidades para empresas rusas este año y las primeras entregas para las aerolíneas occidentales interesadas a partir del año 2025. Ya hay problemas en el proyecto: uno de ellos es la motorización, que consideraba tener un motor norteamericano, el PW1400G de Pratt & Whitney, el cual será reemplazado por un motor ruso. Por tanto, el avión Irkut MC-21 deberá esperar el término del

desarrollo ruso de los motores autóctonos Aviadvigatel PD-14. Esta demora en el desarrollo del proyecto, para los más optimistas se estima en dos años.

La otra iniciativa es el avión de fuselaje ancho y largo alcance (SHFDMS) CR 929, proyecto de un prometedor avión ruso-chino diseñado para 250-300 pasajeros. Este desarrollo lo comparten la Russian United Aircraft Corporation y la china COMAC. Estos proyectos no han tenido un avance progresivo en el tiempo, por ende, una serie de retrasos que han acumulado en el tiempo, deberán ser replanificados.



El avión de fuselaje ancho y largo alcance (SHFDMS) CR 929, alianza rusa / china.

La aviación comercial rusa va a concentrar sus esfuerzos, en el corto y mediano plazo, en sustituir aviones de Boeing y Airbus. A falta de fabricantes que puedan ofrecerle aeronaves modernas, se replantea reactivar las cadenas de producción de modelos autóctonos bastante antiguos, de la era soviética, como el Tupolev-214 o el Ilyushin Il-96, que consumen una gran cantidad de combustible. El costo de operación y los compromisos medioambientales quedarán relegados a un segundo plano.

En la actualidad, China visualiza en Rusia un aliado estratégico con capacidad de aportarle tecnología aeronáutica, pero el escenario que se vive debilita este apoyo. Un hecho reciente es la entrega del primer avión fabricado en China de fuselaje estrecho, el Comac C919: es posible que se inicie la entrega de las primeras unidades a las aerolíneas locales este mismo año. Aunque China también trabaja en el desarrollo de motores, los primeros serán occidentales, de Pratt & Whitney (PWG1000G) o CFM International (LEAP 1-C).

El complejo escenario de la aviación comercial rusa.

La aviación comercial rusa tiene un difícil escenario, con escasez de recursos técnicos y financieros. Su paso en estos ámbitos de los desarrollos tecnológicos, no tendrá la agilidad y fluidez en la obtención de resultados positivos que puedan competir con occidente.

A esta altura del conflicto de Rusia y Ucrania, donde no se visualiza un horizonte de término, las aerolíneas rusas han quedado prácticamente aisladas del apoyo de occidente y de gran parte del mundo, lo que provocaría pérdida de los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves en arriendo.

El transporte aéreo nacional de Rusia podría convertirse rápidamente en una sombra debido a las restricciones impuestas a sus operaciones. Rusia tendrá que conformarse con una aviación comercial alejada de las últimas mejoras aeronáuticas y caer en una atrasada e ineficiente aviación comercial.

Es muy difícil imaginar cómo logrará la aviación comercial rusa salir de este laberinto, pero con casi toda seguridad el Irkut MC-21 entrará en servicio cuando su tecnología haya quedado obsoleta.

Adaptación efectuada de antecedentes de fuentes abiertas, internet, Associated press, avión revue, Aviacionline, Latimes, CNNespañol, además de notas del autor VVC.