

La aviación comercial en España durante 1999

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH

El año 1999 será recordado en la Historia de la Aviación Comercial española como el de la desaparición de AVIACO, compañía creada por un grupo de empresarios Bilbao en el año 1948 (como AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.), gestionada en sus primeros años por capital privado, pero que desde 1954 el entonces INI fue adquiriendo participaciones en su capital, para formar años más tarde parte del Grupo IBERIA, y ser comprada en su casi totalidad por esta durante el año 1998 al SEPI (sucesor del INI). Después de varios cambios en el tipo de mercado para el que operaba (entre tráfico regular y charter), desde 1997 sus aviones operaron líneas regulares con código de IBERIA, restando únicamente algunos vuelos charter operados como AO/AYC (indicativos de la compañía). Y finalmente llegó el fatídico 1 de septiembre último, en que la compañía dejaba de existir, integrándose su personal y flota en IBERIA, cerrándose así una brillante trayectoria de cincuenta y un años en nuestra Aviación Comercial.

El 31 de enero de 1999 suspendía operaciones CANARIAS REGIONAL AIR, compañía de la cual a finales de

1997 se había escindido AIR EUROPA EXPRESS, y que operaba entre diversos aeropuertos canarios con aviones BAe ATP.

Asimismo, durante el mes de abril, VIVA Air llevaba a cabo la liquidación final de sus últimos vuelos comerciales; esta compañía, también perteneciente al Grupo IBERIA y dedicada al mercado no regular (charter), fue formada diez años antes por IBERIA y LUFTHANSA (como socios mayoritarios), llegando a operar hasta nueve aviones Boeing B.737-300.

El 2 de mayo de 1999 iniciaba sus operaciones desde el aeropuerto de Málaga una nueva compañía, ANDALUSAIR, operando con un avión Airbus A.320 alquilado, pero su actividad se redujo a poco más de dos meses, pues a mediados de julio el único avión fue recuperado por la compañía arrendadora del mismo, la irlandesa TRANSAER. No obstante, ANDALUSAIR intenta volar de nuevo en un futuro próximo.

El lado positivo en este cambiante mercado de compañías comerciales en España (hecho que también ocurre en la gran mayoría de países a nivel mun-

dial) venía dado en enero de 1999 con el inicio de operaciones de EUROPEAN REGIONS AIRLINES (ERA), con dos aviones de construcción brasileña EMBRAER EMB.145, de 50 plazas, volando, fundamentalmente los días laborables, desde Vitoria y Barcelona a diferentes capitales europeas y centrandose sus operaciones durante los fines de semana en vuelos charter desde Palma de Mallorca.

En las Islas Canarias comenzaba su andadura, también en enero, la compañía SEVEN AIR, operando inicialmente con dos aviones Fokker F.27 vuelos interislas y a puntos cercanos del continente africano, así como operando desde el verano un B.737-300 para la compañía irlandesa AER LEISURE.

También en las Islas Canarias dos compañías se lanzaban a cubrir el sector de los vuelos regulares interislas, como han sido NAYSA (fundada en 1969 y que hasta entonces se había dedicado a cubrir vuelos charter entre las Islas y la Península y algunos aeropuertos africanos), y ATLANTIC AIRWAYS (creada en 1992 como Air Atlantic), ambas utilizando aviones Beech 1900 (19 plazas), en parte cubrien-

Los colores de la compañía AVIACO forman parte ya de la historia de la Aviación Comercial española.



EUROPEAN REGIONS AIRLINES opera con dos EMBRAER EMB-145, desde principios de 1999, a diversos destinos nacionales y europeos.





LTE continúa basando su flota en tres Boeing B.757 y volando fundamentalmente entre España y Alemania.

do el hueco dejado con la desaparición de CANARIAS REGIONAL AIR.

Y repasando brevemente el resto de compañías existentes en el mercado podemos decir que casi todas se han afianzado en sus vuelos, con un notable incremento en cuanto a sus flotas.

AIR EUROPA recibía en abril el primer Boeing B.737-800 en España (3ª generación del hasta ahora avión comercial más vendido), al que se unirían cinco más durante el resto del año, de un total de 10 pedidos. Sus B.757 siguen operando con colores de IBERIA y volando para ella entre semana, recuperando AIR EUROPA los mismos

durante los fines de semana; también mantiene en su flota cuatro B.767 y varios B.737 (series -300 y 400), algunos también operando para IBERIA, mientras que los que tiene dedicados a operación propia los utiliza en su red de vuelos regulares y charter. Asimismo, ha encargado a la empresa de alquiler GECAS tres nuevos B.767-300 para recibir desde el año 2000. También durante 1999, formaba una división interna AIR EUROPA CANARIAS, volando desde allí a diferentes destinos nacionales e internacionales.

Una compañía que ha experimentando un gran crecimiento durante 1999

ha sido AIR EUROPA EXPRESS (filial regional de AIR EUROPA), que ha aumentado su flota hasta 16 unidades del avión BAe ATP, operando rutas nacionales e internacionales, principalmente desde Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca.

AIR NOSTRUM se mantiene como líder del sector regional en España (y una de las compañías más importantes en Europa) con una flota compuesta por turbohélices Fokker F.50, ATR.72-500 (que han sustituido durante el año a unidades más antiguas) y reactores Canadair Regional Jet, volando en régimen de franquicia para IBERIA como



Habiendo iniciado sus operaciones en abril de 1998, IBERWORLD habrá transportado en 1999 más de 1.200.000 pasajeros en unos 8.400 vuelos con aviones Airbus A.310 y A.320.

IBERIA REGIONAL, así como algunos vuelos propios, especialmente durante los fines de semana, transportando a grupos deportivos. Durante el mes de septiembre AIR NOSTRUM fue nombrada por la "European Regions Airlines Association" como la mejor compañía regional europea en el periodo 1999-2000.

Después de ciertas dudas acerca de la viabilidad del proyecto AIR PLUS COMET, durante el verano dobló el número de aviones en servicio, de dos a cuatro unidades del Airbus A.310, operando fundamentalmente vuelos intercontinentales y desde Argentina.

A finales de noviembre se anunciaba por parte del SEPI la venta de BINTER CANARIAS a un consorcio empresarial canario por 5.500 millones de Ptas.,

compañía que continúa operando entre las siete Islas canarias con una flota aumentada a, por el momento, 11 ATR.72, después de vender los cuatro CN.235 que había retirado de servicio el año 1998 (tres en Sudáfrica y uno en Turquía). Mientras, BINTER MEDITERRÁNEO ha incrementado su actividad a raíz del cierre de PAUKNAIR (después del desgraciado accidente de uno de sus aviones en septiembre de 1998), con lo que ha aumentado sus frecuencias y abierto nuevas rutas, como un vuelo diario Melilla-Madrid, retomando los dos CN.235 que tenía alquilados en Argentina.

En los últimos años FUTURA ha sabido adaptarse a las distintas temporadas que tiene el mercado turístico en España (gran reto el de la desestaciona-

lización del sector turístico), operando durante los meses de verano con hasta diez aviones B.737-400 y en los meses de temporada baja alquila varios de ellos a diversas compañías extranjeras, para quedarse con la mitad de la flota. A mediados de noviembre último recibió su primer avión B.737-800 (con nuevo esquema de pintura), de cuatro previstos.

Mientras, el 1 de septiembre de 1999 IBERIA hacía efectivo su ingreso en Oneworld, la mayor alianza de compañías aéreas del mundo (junto a American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific..., entre otras), con lo que el número de ciudades servidas con código de Iberia ha aumentado considerablemente. Además de integrar en su flota los aviones DC-9 y MD.88 de

ALGUNOS DATOS DE LAS COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS

COMPAÑIA	INICIO OPERACIONES	SEDE	TIPO DE VUELOS	FLOTA A 1 NOVIEMBRE 1999
AIR EUROPA	Noviembre 1986	Palma de Mallorca	Regular + Charter	13 B.737-300 7 B.737-400 (3 alquilados a Iberia) 3 B.737-800 6 B.757-200 (alquilados a Iberia) 2 B.767-200 2 B.767-300 (alquilados a Iberia)
AIR EUROPA EXPRESS	Noviembre 1996	Palma de Mallorca	Regular	16 BAe ATP
AIR NOSTRUM	Diciembre 1994	Valencia	Regular	20 F.50 4 ATR.72-500 1 Canadair RJ 100 3 Canadair RJ 200
AIR PLUS COMET	Febrero 1997	Madrid	Charter	4 A.310-300
ATLANTIC AIRWAYS	Mayo 1992	Gran Canaria	Regular	3 Fairchild Metro 2 Beech 1900D
BINTER CANARIAS	Marzo 1989	Gran Canaria	Regular	11 ATR.72
BINTER MEDITERRÁNEO	Junio 1991	Málaga	Regular	5 CN.235
ERA	Enero 1999	Palma de Mallorca	Regular	2 EMB-145
FUTURA	Febrero 1990	Palma de Mallorca	Charter	10 B.737-400
HELISURESTE	1973	Alicante	Regular	1 Bell 412 (operación regular) + 25 helicópteros en trabajos aéreos
IBERIA	Diciembre 1927	Madrid	Regular	6 A.300 28 A.320-200 2 A.321 8 A.340-300 24 B.727-200 3 B.737-400 (alquilados de Air Europa) 9 B.747-200 (2 alquilados de Air Atlanta) 17 B.757-200 (6 alquilados de Air Europa) 2 B.767-300 (alquilados de Air Europa) 2 DC-8-62F (operados por Cygnus Air) 22 DC-9-30 6 DC-10-30 24 MD.87 13 MD.88
IBERWORLD	Abril 1998	Palma de Mallorca	Charter	5 A.320 1 A.310-300
LTE	Noviembre 1987	Palma de Mallorca	Charter	3 B.757
NAYSA	1969	Gran Canaria	Regular	3 Beech 1900C (+ 1 carguero)
SEVEN AIR	Enero 1999	Tenerife	Charter	2 F.27 1 B.737-300
SPANAIR	Marzo 1988	Palma de Mallorca	Regular + Charter	2 B.767-300 27 MD.82/83 2 MD.87

AVIACO, comenzó a recibir en la primavera última el primer A.320 de los encargados en 1998 (un total de 52 A.319/320/321 en firme más 24 opciones de compra, lo que constituyó el mayor pedido hasta entonces para Airbus), así como poco después el primer A.321 con matrícula española, y a finales de año el primero de los nuevos A.340 (de los 6 encargados, más ocho que ya tiene en servicio). También durante 1999 se iniciaba el proceso para la privatización de la compañía, con la venta de un 30% de sus acciones a socios institucionales (Caja Madrid, BBV, Logista, El Corte Inglés y Aorro Corporativo).

Por su parte, la compañía IBERWORLD, creada por el Grupo Viajes Iberia (sin relación con el Grupo Iberia) en 1998, se ha consolidado en el mercado con cinco A.320 (más dos unidades pedidas a recibir en el año 2001), recibiendo además su primer A.310 en febrero pasado, lanzándose así también a realizar vuelos intercontinentales a América.

El verano trajo consigo para los trabajadores de LTE el anuncio por parte de la compañía "madre" alemana LTU de integrar los tres aviones B.757 que opera la filial española en ella, así como un expediente de regulación de empleo de sus trabajadores. Las razones esgrimidas por los dirigentes alemanes fue, entre otras, que no era lógico (según ellos) mantener una compañía que no operaba vuelos propios. Pero, afortunadamente, a mediados de noviem-



Durante el otoño de 1999 SPANAIR ha celebrado el haber transportado más de 30 millones de pasajeros desde que inició su operaciones en marzo de 1988.

bre se anunciaba que dichos planes se suspendían temporalmente, aunque se avisaba que se estudiarían de nuevo para el invierno del año 2000. Recordemos que LTE fue la primera compañía española que operó el avión B.757, recibiendo el primero en octubre de 1987, llegando a contar en diversas etapas con cinco aviones, aunque desde 1993 opera con tres unidades.

Durante el mes de julio se anunciaba la compra por parte de SPANAIR de diez aviones A.320 y cuatro A.321 (más siete unidades de la misma familia de aviones alquilados), que recibirá a partir de septiembre del año 2000, con lo que se producirá un importante cambio de flota, al pasar del Boeing (antes McDonnell Douglas) MD.80 a la familia Airbus; de los primeros ac-

tualmente opera unas treinta unidades, mientras que los planes de SPANAIR es llegar a contar con hasta 45 unidades de aviones Airbus de un solo pasillo. Precisamente para hacer frente a la demanda de la temporada estival, alquiló seis MD.80 más (algunos construidos bajo licencia en China), introduciéndose también un ligero cambio de decoración exterior. Junto a estos sigue operando dos B.767-300, fundamentalmente en vuelos regulares con América, mientras que los MD.80 se utilizan tanto en su red regular como en vuelos charter. Sus vuelos regulares (que empezó a operar en marzo de 1994) han aumentado con la adición de varios aeropuertos, como Vigo, Asturias, Alicante, Sevilla y Lisboa. Asimismo, en octubre se anunciaba un acuerdo de colaboración global entre SPANAIR y la compañía alemana LUFTHANSA, integrando sus operaciones en diferentes áreas de actividad, como mantenimiento de la flota, catering y formación de pilotos, además de ofrecer una amplia red de destinos con código compartido (más de 200 semanales) entre ambos países. Por otra parte, SPANAIR opera también una serie de vuelos con código compartido con la escandinava SAS.

Y para acabar con este repaso no podemos olvidar a HELISURESTE, compañía de helicópteros que desde abril de 1996 conecta la ciudad de Ceuta con la Península, en un principio con el aeropuerto de Jerez, ahora a Málaga, con buenas posibilidades de conexión con otros destinos. ■



La compañía SEVEN AIR se ha encargado de operar este B.737-300 por cuenta de la irlandesa AER LLEISURE.