

La aviación comercial en España durante 2004

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH (SANTANER@TELEFONICA.NET)
Fotografías: Antonio Marimón Robledo (tonimr@telefonica.net)

Enumerando las compañías aéreas que al finalizar el año 2004 se dedicaban al transporte de pasajeros mediante servicios aéreos, nos encontramos con veintiuna aerolíneas. Dos de estas han iniciado sus operaciones durante 2004, Air Madrid y Vueling Airlines; por el contrario, el año no comenzaba de una manera afortunada, pues durante las primeras semanas de 2004 la compañía Iberline suspendía operaciones, compañía que estuvo volando poco más de seis meses, principalmente desde el aeropuerto de Logroño.

LAS ESTABLECIDAS

Tomando la fecha de inicio de operaciones, de aquellas veintiuna compañías nos encontramos con siete de ellas que podríamos calificar ya como de estableci-

das en el mercado, pues operan desde hace más de diez años, en concreto, Iberia (1927), Air Europa (1985), Spanair (1988), Volar Airlines (1987), Binter Canarias (1989), Futura Airways (1990) y Air Nostrum (1994).

Iberia, a su vez la más antigua y mayor de ellas, sigue inmersa en una amplia renovación de su flota, recibiendo en especial aviones Airbus de la familia 320 (A-319/320/321, de los cuales ya cuenta con más de setenta unidades) y 340 (dieciocho serie -300 y seis -600), habiendo retirado varios Boeing B-747 y B-757 en el transcurso del año. Desde el 1 de octubre dejó de operar su centro de distribución de tráfico en Miami (hub), por diversas dificultades hacia los pasajeros en tránsito, habiendo pasado a operar vuelos directos a varias capi-



Airbus A340 de Iberia aterrizando en el aeropuerto de Santo Domingo/Las Américas (Santo Domingo).

Air Europa continúa llevando a cabo promociones en sus aviones, como es el caso de Disneyland en este B.737-800.



A.320 de Spanair recibido durante 2004.



ATR.72 de Binter Canarias con su nueva decoración exterior.



además de un sistema de entretenimiento avanzado. Asimismo se mantiene el convenio entre Iberia y Air Nostrum, operando esta última como Iberia Regional (ver anexo).

■ **Air Europa** mientras que continúa recibiendo más Boeing B-737-800, acercándose a la treintena (junto a cuatro B-737-400, habiendo devuelto los de las series -300 y -600 que operaba), y varios B-767-300, y haber sido un cliente de Boeing desde su creación en 1985, a finales de año anunciaba que se convertía en cliente lanzador del nuevo Airbus A-350, del que espera disponer de diez unidades en 2009. Por otra parte en

tales centroamericanas, con lo que las frecuencias hacia aquel continente se acercan a las 300 semanales, incluyendo vuelos diarios con al menos 16 ciudades americanas. Por otra parte, en octubre introducía en servicio el primer avión (un A-340-600) equipado con lo que es la nueva clase ejecutiva (conocida como Business Plus) en su interior, sustituyendo a las antiguas Primera y hasta entonces actual ejecutiva, y que durante 2005 será incorporada a los aviones ya operativos en su flota de largo alcance. En ella destaca la nueva butaca-cama, con un espacio disponible para el pasajero de 1,90 metros de largo y 0,66 de ancho,



Boeing B.737-800 de Futura en aproximación.

La flota de Volar Airlines ha quedado compuesta durante 2004 exclusivamente por aviones Airbus A.320 y A.321.



Tercer B.747-200 de Air Plus Comet incorporado en diciembre de 2004.



A.320 de Iberworld aterrizando.



La flota de Naysa está compuesta de varios Beech 1900.

marzo se firmaba el proceso de adhesión a la alianza global Skyteam, liderada por Air France, junto a Alitalia y Delta Airlines, entre otras, y que se ha convertido en la segunda de su categoría a nivel mundial, después de Star Alliance.

■ **Spanair** controlada ya por la compañía escandinava SAS, ha incorporado tres nuevos A-320 durante 2004, con los que alcanza los diecinueve ejemplares de esta familia en servicio, junto a treinta MD.80, a los que hay que añadir los aviones operados por su asociada AeBal.

■ **Binter Canarias** anunciaba a principio de 2004 la adquisición de seis nuevos aviones ATR.72-500, para

Hola Airliners abandera un B.757-200 para el broker aéreo Empty Leg.





reemplazar a ejemplares del mismo modelo pero de series más antiguas, que incorporan una serie de mejoras en cuanto a motorización e insonorización interior, fundamentalmente. Con trece ejemplares de ATR en servicio (cuatro de los nuevos ya recibidos) opera unos 130 vuelos diarios, a los que hay que añadir las rutas operadas por Naysa (rutas de baja densidad) y Futura (rutas de alta densidad) para Binter Canarias, entre ellos de nuevo rutas internacionales desde Gran Canaria a Funchal (Madeira).

■ **Futura** operando con nueve Boeing B-737-400 y diez B-737-400 a finales de año, ha mantenido sus operaciones no regulares propias junto a diversos alquileres de aeronaves

durante el año a otras compañías, en especial en Estados Unidos durante las temporadas bajas en España, e incluso un B-737-800 alquilado a Gambia International Airlines, operando éste vuelos a Europa y Brasil; todo ello sin olvidar los vuelos que cubre para Binter Canarias. Por otra parte en mayo comenzó a operar una serie de vuelos regulares en Palma de Mallorca y Mahón.

■ **Volar Airlines** (LTE) ha dado de baja durante 2004 sus tres Boeing B-757, quedando compuesta su flota por tres Airbus A-320 (uno alquilado a otro operador) y tres Airbus A-321 (el tercero incorporado en mayo pasado), con los que ha transportado más de 900.000 pasajeros durante el año.



AeBal continúa operando vuelos para Spanair.

COMPAÑÍAS ASENTADAS

Siguiendo agrupando las compañías por su antigüedad, entre aquellas con entre cinco y diez años de operaciones nos encontramos con Helisureste (1996 operaciones regulares), Air Plus Comet (1997), Iberworld (1998) y Naysa (1998 vuelos regulares).

La primera, ■ **Helisureste** sigue operando como línea regular la ruta Málaga-Ceuta, desde 1996, fundamentalmente con helicópteros Bell 412 con capacidad para catorce pasajeros, operando desde enero de 2004 en Ceuta desde el primer helipuerto civil en España.

El hasta el momento único B.737 de Visig Operaciones Aéreas.





Islas Airways ha duplicado su flota durante 2004.

■ **Air Plus Comet** mantiene por su parte sus vuelos no regulares junto a varios vuelos comercializados como regulares entre Madrid y Málaga a diversos puntos americanos (Nueva York, Lima, Santo Domingo...) con sus tres B-747-200 (dos incorporados durante 2004) y tres A-310, sin olvidar diversas rutas europeas operadas para su socio Aerolíneas Argentinas, en especial con sus dos B.737-300.

■ **Iberworld** mantiene sus Airbus A-320 (seis) y A-330 (dos) para sus vuelos tanto regulares como no regulares, pues los que opera en la ruta a La Habana son considerados dentro del primer grupo.

■ **Naysa** mantiene en vigor su acuerdo con la compañía Binter Canarias mediante el cual opera diversas rutas de baja densidad de esta última, en especial con El Hierro y La Gomera, para lo que dos de sus Beech 1900 lucen ya los colores de Binter, además de vuelos propios a diversos aeropuertos de Marruecos y Mauritania.

COMPAÑÍAS RECIENTES

Entre uno y cinco años de actividad encontramos otras siete compañías, a saber, AeBal (2000), Hola Airlines (2002), Visig Operaciones Aéreas (2003), Islas Airways (2003), Pullmantur Air (2003), Gir Jet (2003), Lagun Air (2003) y Top Fly (2003).

■ **AeBal/Aerolíneas de Baleares** fue creada en el año 2000 con unos pla-

nes ambiciosos de crecimiento que se vieron truncados por los atentados de 2001, manteniendo en operación sus cuatro Boeing B-717 que vuelan en exclusiva rutas para Spanair, aunque dos de ellos han sido alquilados al inicio de la campaña de invierno a la compañía alemana Germanwings.

■ **Hola Airlines** incorporaba a finales de 2003 un B-757 en operación para el broker aéreo Empty Leg, que junto a sus tres B-737-300 ha transportado unos 500.000 pasajeros durante el año 2004. Precisamente ese B-757 se comercializa con la exclusividad y servicio a bordo propios de un avión ejecutivo, orientado principalmente al traslado de grupos de incentivo. Entre las previsiones de Hola figura la incorporación de dos B-

La flota de Pullmantur Air está compuesta por dos B.747.



Gir Jet opera tres Fokker F.100.



AIR NOSTRUM, DIEZ AÑOS VOLANDO

El pasado 15 de diciembre de 2004 se cumplieron los diez primeros años de operaciones de la compañía regional AIR NOSTRUM. Desde aquel primer vuelo que enlazó Valencia con Bilbao aquella mañana de 1994 hasta hoy en día han cambiado muchas cosas.

En estos diez años se ha pasado de dos aviones Fokker F.50 con que contaba al inicio de sus operaciones a 57 ejemplares en diciembre de 2004, en concreto, 29 reactores CRJ-200 (50 plazas), 19 DHC-8-300Q (52 plazas), 7 ATR.72 (68 plazas) y los dos últimos Fokker F.50 (50 plazas) todavía en operación, llegando a 54 aeropuertos tanto nacionales como europeos.

El gran salto adelante de la compañía se produce en 1997, cuando firma con Iberia un acuerdo de franquicia, mediante el cual pasa a operar como Iberia Regional Air Nostrum los vuelos de aquella en este segmento. En 1998 incorpora sus primeros reactores CRJ-200, recibiendo un premio internacional en reconocimiento a su servicio a bordo, para el año siguiente recibir por primera ocasión el premio ERA a la Mejor Compañía Regional Europea, distinción que se repite también en 2002 y 2003; dicho galardón es otorgado por la European Regions Airline Association, que engloba a casi un centenar de compañías



Los turbohélices Dash DHC-8 y los reactores CRJ-200, constituyen la espina dorsal de la flota de Air Nostrum/Iberia Regional.

regionales del Viejo Continente. A finales de aquel 1999 operaba una flota de 32 unidades, incluidos varios ATR.72.

Un nuevo paso adelante lo da Air Nostrum en marzo de 2000, al firmar con Bombardier (Canadá) un contrato cubriendo 44 aviones, complementado recientemente, en julio de 2004, con la adquisición de otros veinte CRJ-200 más, con lo que la flota en un futuro muy próximo rondará los ochenta ejemplares.

En lo que fuera la Base Aérea de Manises Air Nostrum inauguraba a finales de 2002 sus nuevas instalaciones, para completar las mismas en marzo de 2004 con su propio hangar de mantenimiento capaz de servir simultáneamente a siete aeronaves regionales (131,5 x 46 metros el propio hangar, sin contar las instalaciones anexas).

Y como uno de los mejores regalos de cumpleaños que se podía haber hecho a Air Nostrum en su décimo aniversario fue la entrega por parte de la ERA de un nuevo reconocimiento en 2005, la Palma de Oro a la Excelencia Sostenida, única aerolínea que hasta la fecha ha sido distinguida con este galardón.



Durante los primeros años de operaciones los aviones de Air Nostrum lucieron su propia decoración, representada en este Fokker F50.



Once aeropuertos reciben los Saab 340 de Lagun Air en sus vuelos regulares.



Top Fly opera una serie de vuelos regulares desde las Islas Canarias a Marruecos y Mauritania.

737 más y su primer B-767 en un próximo futuro.

■ **Visig Operaciones Aéreas** continúa su actividad con un único B-737-300, operando rutas para Travel Service (tanto sus divisiones checa y húngara).

■ **Islas Airways** ha incorporado durante el año otros dos aviones ATR (un ATR.42 y un ATR.72), que se

añaden a los dos del último modelo que ya operaba en sus vuelos interinsulares canarios, en especial en rutas de Tenerife Norte a La Palma y Gran Canaria y desde esta última a Fuerteventura, teniendo previsto transportar durante el año casi 600.000 pasajeros.

■ **Pullmantur Air** continúa con su flo-

ta de dos Boeing B-747, volando principalmente a destinos del Caribe aportando pasajeros a cruceros marítimos de compañías de su propio grupo empresarial.

■ **Gir Jet** recibía en los últimos días del año su tercer Fokker F.100, cubriendo algunas rutas como regulares, pero especializándose en el tras-

NUEVAS COMPAÑÍAS

En el transcurso del año 2004 han comenzado sus operaciones dos nuevas compañías, Air Madrid y Vueling Airlines.

■ **Air Madrid** recibía sus dos Airbus A-330-200 en mayo pasado, para iniciar sus operaciones el día 30 de dicho mes, enlazando Madrid con Punta Cana (Rep. Dominicana), añadiéndose a esta otras varias ciudades iberoamericanas a su red (Bogotá, Lima, Quito...), operando esos dos aviones con una disposición interior de 298 pasajeros. La compañía se define como regular de bajo precio.



Mientras que Air Madrid iniciaba vuelos en mayo de 2004 con dos A.330...

lado de grupos, principalmente deportivos, convirtiéndose incluso en transportista oficial de un equipo de fútbol durante el año.

■ **Lagun Air** ha ampliado considerablemente sus rutas peninsulares y a Palma de Mallorca, no solo desde su base de operaciones en León, alcanzando los once aeropuertos con servicios regulares, operando cuatro aviones Saab 340 (de 33 plazas).

■ **Top Fly** creada en 1993 como escuela de pilotos en Sabadell, y después de operar desde principios de 2002 vuelos charter con sus aviones Metro basados en Gran Canaria, vuela ahora regularmente desde allí a El Aaiún, Agadir, Dakhla, Marrakech (Marruecos) y Nouadhibou (Mauritania).



... Vueling comenzaba a operar en julio con A.320.



Air Berlin continúa ampliando sus vuelos desde España.

Por su parte, ■ **Vueling Airlines** recibía su primer Airbus A-320 en junio, para acabar el año con cinco ejemplares del mismo modelo, operando desde su base en Barcelona vuelos regulares tanto a diversos aeropuertos españoles (Valencia, Palma, Ibiza, Madrid...) como europeos (París, Bruselas, Roma...).

Y en un resumen anual de la aviación comercial española no hay que olvidar el mercado que ha conseguido la compañía alemana ■ **Air Berlin** en especial con sus vuelos a la Península e Ibiza desde el aeropuerto de Palma de Mallorca, en donde sigue siendo el primer operador en cuanto a pasajeros transportados ■