

La aviación civil española en los "ochenta"

ANTONIO TORREJON BARAJAS

Lo más destacable de la aviación civil en España durante esta década ha sido, sin duda, el enorme crecimiento del tráfico aéreo registrado en los últimos años, que ha propiciado una auténtica explosión de actividad aeronáutica

en algunos sectores, como el aerotaxi o la carga.

Claro que situándonos en el contexto europeo, si bien el crecimiento aéreo español ha sido vertiginoso, no olvidemos que partíamos casi de cero —no hablamos de compañías regula-

das, con libertad para fijar las reglas del juego —tarifas, líneas, etc— ha sido el punto de partida de unas discusiones interminables que han dividido a las compañías y a los países. Lo que España pide es que se incluya en la liberalización el



Plataforma de estacionamiento. Aeropuerto de Ibiza.

en aeropuertos, compañías de aviación y de servicios relacionados con ésta.

Desde el insospechado "boom" de la aviación charter española al nacimiento de un buen número de empresas de courier o paquetería aérea, pasando por el crecimiento de subsectores que en España apenas tenían

res—, salvo gloriosas excepciones, por lo que todavía, en algunos subsectores hay un buen potencial de crecimiento.

Un punto fundamental a considerar, que ya está condicionando el transporte aéreo, es la liberalización de los cielos europeos. Ese es el gran reto de futuro. La experiencia de Esta-

do Unidos, con libertad para la presencia española, a pesar de la decena de compañías existentes, es bastante discreta. En palabras del ministro Barriónuevo, esto sería para impedir que se produzca un tratamiento no equitativo, ya que podría darse el caso de que las compañías regulares españolas no

podieran volar a los aeropuertos más congestionados y más atractivos comercialmente, como Londres, mientras que desde allí podrían seguir saliendo vuelos charter hacia España.

El problema no es tanto el precio de los billetes, al existir un amplio abanico de tarifas, que de hecho constituye una liberalización de las mismas, sino que el verdadero problema es el de la liberalización del reparto de capacidades.

Este es un tema que está a la vuelta de la esquina y nuestras compañías ya se están preparando, o deberían hacerlo, para cuando se desregularice el mercado.

Es una de las razones que han propiciado el nacimiento de las compañías charter.

En lo que parecen coincidir todos en Europa es que no será una batalla salvaje por ganar mercado a base de reducir costos, incluidos los de mantenimiento, para bajar los billetes. El ejemplo de Estados Unidos, con la sospecha de varios accidentes por un deficiente mantenimiento y con un montón de compañías cerradas o absorbidas, no debería repetirse en Europa.

El crecimiento importante de la actividad aeronáutica ha ori-



DC/9-30 de AVIACO con el anterior logotipo.

ginado uno de los problemas actuales de la aviación comercial en Europa: la congestión del espacio aéreo, que en España sufrimos especialmente en verano, con la llegada masiva de turistas. La Comunidad Europea es partidaria de crear un sistema de control del tráfico aéreo organizado y centralizado en un sólo organismo, en lugar de los diversos existentes actualmente, con objeto de unificar y homogeneizar procedimientos y así reducir congestiones y ofrecer mayor fluidez. El problema es que los Estados se resis-

ten a ceder competencias de soberanía aérea, por lo que la congestión veraniega coleará todavía unos años. Para dar una idea de la magnitud del proyecto, señalar que en Europa existen 22 sistemas distintos y 42 centros, que operan con tecnologías a menudo incompatibles entre sí. Por el contrario, Estados Unidos, con una superficie similar, dispone de un único sistema y de una veintena de centros de control.

Otro problema de ese crecimiento es la escasez de pilotos, difícil, a corto plazo, de solucionar. Defensa va a conceder la baja a sus pilotos militares que quieran pasarse a la aviación comercial muy poco a poco, en la medida que cumplan las condiciones que exige la ley y conforme se vayan incorporando a las distintas unidades nuevos pilotos profesionales o de complemento, ahora formándose. La Escuela Nacional de Aeronáutica, que no acaba de salir de una larga crisis, es notoriamente insuficiente, con unos veintitantos pilotos por promoción. También se queda corto, además de caro, el programa FUTURA, de Iberia junto con Lufthansa. Algunos estiman en trescientos pilotos/año las necesidades para los próximos 2-3

IBERIA				AVIACO		
Año	Resultados (mill. Pta)	Pasajeros (000)	% Pax.	Resultados (mill. Pta)	Pasajeros (000)	% Pax.
1981	-3.586	13.234	-4	-450	2.881	
1982	-8.124	13.144	-1	-4.346	3.878	34,6
1983	-30.000	12.968	-1,3	-4.185	3.970	2,3
1984	-17.100	12.557	-3	-2.162	4.305	8,4
1985	-11.100	13.161	-4,8	-1.724	4.010	-6,8
1986	758	13.645	3,8	800	4.118	2,7
1987 ¹	27.600	14.127	11,7	1.600	2.480	-39,7
1988	24.872	14.500	2,6	3.000	4.080	64,5
1989*	12.000	15.000	3,4	1.900	5.000	22,5

* Previsiones

¹ Ese año, Aviaco fue abandonando el charter. Al tiempo, inició líneas domésticas, cedidas por Iberia.



MD-87 adquirido por IBERIA.

años. Puede ser exagerado, pero aunque sea la tercera parte son muchos pilotos. A nivel mundial el problema es similar: según estimaciones de la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), las 160 compañías miembros van a necesitar 200.000 nuevos pilotos para mediados de los años 90. Sin incluir los requeridos por otras compañías no miembros de IATA ni por las Fuerzas Armadas.

COMPAÑIAS REGULARES

IBERIA y AVIACO comenzaron la década con pérdidas, como muchas compañías pertenecientes a IATA, que sufrieron una recesión de tráfico respecto al año anterior. IBERIA perdió en 1981 y 1982 más de un millón de pasajeros. En España, el tráfico comercial registrado en los aeropuertos bajó un 9% con respecto a 1980.

De ese 4% que IBERIA bajó en 1981 con respecto a 1980, un 10% corresponde a tráfico nacional.

Compañía	Flota
Air Europa	7 B-737/300 (2 operando para Iberia) 6B-757
AIRSUR	2 MD-83 (1 para Iberia)
Líneas Aéreas Canarias	4 MD-83
LTE	3 B-757
NORJET	3 B-737/400
OASIS	3 MD-83
SPANAIR	7 MD-83
UNIVERSAIR	3 B-737/300
VIVA	5 B-737/300 (1 para Iberia)

(Fuente: AVION REVUE)

En la década se llevaron a cabo bastantes huelgas de diferentes colectivos como pilotos, controladores, técnicos de mantenimiento —que aún colea— y hasta de empresas de limpieza de aviones, que han incidido muy negativamente en los resultados económicos de las compañías. IBERIA, por ejemplo, estima en más de 6.000 millones las pérdidas ocasionadas por las últimas huelgas de los técnicos de mantenimiento.

Renovación de flotas en IBERIA Y AVIACO

Uno de los hechos importantes en nuestra compañía de bandera en esta década, junto al abandono de números rojos en los balances, tras diez años de pérdidas, es la definición de la nueva flota que la equipará en los próximos años.

Elección importante, tanto por su elevada cuantía, pues serán 62 aviones con un costo de unos 460.000 millones de pesetas, para los pedidos en firme y opciones, como por lo que significa de competitividad, imagen y rentabilidad.

Tras varios años de dilatar la elección, a finales de 1987 se hace pública la primera fase de la renovación: 15 Airbus A-320, con opción a otros 7, en el módulo de 150 plazas, para sustituir a los B-727, y 17 MD-87, en el módulo de 110 plazas, para sustituir al DC-9. Atrás quedaba una auténtica guerra comercial por parte de los fabricantes de las aeronaves en la que los medios de comunicación, testigos, sufrieron los embates de unos y otros.

Lo cierto es que si estaba clara la elección del A-320, por motivos tecnológicos, políticos e industriales, al participar CASA en el consorcio AIRBUS, la sorpresa saltó en el módulo de las 110 plazas, pues hasta última hora estuvo elegido el B-773/300, del gigante Boeing. Mejor precio y mayores contrapartidas industriales dieron el contrato a Mc Donnell Douglas.

IBERIA, después, se convirtió en cliente de lanzamiento del nuevo A-340, cuatrirreactor para largo recorrido, anunciando la compra de 8 unidades más cuatro opciones. Posteriormente se anunció la compra de 8 A-321 (versión alargada del A-320), con 180 plazas, 13 opciones, y convirtió en firmes las 7 opciones que tenía del A-320.

AVIACO, por su parte, que inició su ampliación/renovación con dos MD-83 alquilados, a los que se añadirán otros dos el próximo año, ha adquirido 12 modernísimos MD-88, con 150 plazas, que suponen una inversión de 57.000 millones de pesetas, y que se irán incorporando a partir de agosto de 1991.

A partir de 1995 se acometerá la renovación de la flota B-747, compuesta por siete unidades. Las previsiones hablan de 10 aparatos, que bien podrían ser las nuevas versiones del mismo avión.

"BOOM" DEL TRAFICO CHARTER

El crecimiento del tráfico aéreo y el deseo de ir tomando



MD-83 de LAC en Madrid-Barajas.

INVERSIONES (En mill. de ptas.)			
AÑO	AEROPUERTOS NACIONALES	D.G. INFRA. TRANSPORTE	D.G. AVIACION CIVIL (1)
1980	2.515	4.742	1.378
1981	1.434	6.554	1.917
1982	2.224	9.024	1.751
1983	2.481	13.076	2.108
1984	5.422	9.495	5.066
1985	4.425	5.786	6.858
1986	3.446	8.065	6.848
1987	4.517	8.217	7.865
1988	5.982	8.065	7.313
1989*	8.080	8.906	10.174
TOTALES	40.526	81.930	51.278

* PREVISTO

(1) INCLUIDA E.N.A.

En el cuatrienio 89-92 se va a invertir en instalaciones aeroportuarias y en el sistema de control del tráfico aéreo más de 190.000 millones de pesetas. Como grandes proyectos, ya en marcha, están las remodelaciones de los aeropuertos de Barcelona y Málaga, proyectos de Ricardo Bofill, con unas inversiones de 20.000 y 10.000 millones de pesetas, respectivamente; Sevilla, cuyo autor es Rafael Moneo, con un costo de 12.000 millones y Palma de Mallorca, con un presupuesto próximo a los 20.000 millones.

En cuanto a esta década, que se inició con la inauguración del Aeropuerto de Vitoria, en febrero de 1980, con un costo de unos 4.500 millones, han sido innumerables las obras de ampliación y reforma llevadas a cabo en los 39 aeropuertos españoles, tanto en terminales como en campos de vuelo. Se puede destacar, entre otras obras importantes, las nuevas terminales de pasajeros construidas en los aeropuertos de Ibiza, La Palma, Menorca y Valencia.

Como nuevo aeropuerto actualmente solo está previsto el de la Isla de la Gomera, que aunque pequeño, por las condiciones orográficas, permitirá el acceso a aviones turbohélices.

posiciones en el mercado cara a la liberalización de los cielos europeos, en un contexto de dura competencia, junto a la escasa participación de compañías españolas en el charter con destino a España, ha propiciado un auténtico "boom" de compañías charter españolas. Nada menos que nueve compañías han aparecido, con una

flota conjunta, actualmente, de 43 aeronaves, lo más moderno que hay en el mercado.

Claro que en estos años han desaparecido varias, como TAE, TRANSEUROPA, SPANTAX e HISPANIA y otra, AVIACO, ha abandonado el charter para dedicarse exclusivamente al tráfico nacional.

TAE. Desapareció a finales de

1981. Buena parte de sus trabajadores formó Hispania, en plan cooperativa. Este año transportó unos 194.000 pasajeros, menos de la mitad que en el año anterior. Tenía 2 DC-8 y antes tuvo Caravelle. Con una experiencia de 15 años, contaba, cuando cerró con unos 200 trabajadores.

TRANSEUROPA. Cerró en ene-

TRAFICO AEREO EN ESPAÑA

PASAJEROS

AÑO	TRAFICO NACIONAL			TRAFICO INTERNACIONAL			TOTAL
	REGULAR	CHARTER	TOTAL	REGULAR	CHARTER	TOTAL	
1979	24.951.638	1.525.577	26.477.215	7.034.514	15.780.101	22.814.615	49.291.830
1980	23.387.496	1.373.603	24.761.099	6.948.670	13.850.402	20.799.072	45.560.171
1981	22.067.752	1.443.447	23.511.199	7.362.982	15.202.102	22.565.084	46.076.283
1982	21.574.915	1.659.805	23.234.720	7.852.245	17.574.587	25.426.832	48.661.552
1983	21.953.639	1.447.997	23.401.636	7.325.309	18.219.920	25.545.229	48.946.865
1984	20.597.803	888.486	21.486.289	8.324.795	21.293.480	29.618.275	51.104.564
1985	20.959.530	1.115.332	22.074.862	8.589.724	19.763.297	28.353.021	50.427.883
1986	22.347.906	1.122.604	23.470.510	8.888.049	23.658.488	32.546.537	56.017.047
1987	23.932.258	1.810.323	25.742.581	9.759.808	27.414.214	37.174.022	62.916.603
1988	26.447.268	2.479.360	28.926.628	10.715.641	28.645.481	39.361.122	68.287.750

AERONAVES

AÑO	TRAFICO NACIONAL			TRAFICO INTERNACIONAL			TOTAL
	REGULAR	CHARTER	TOTAL	REGULAR	CHARTER	TOTAL	
1979	310.292	20.959	331.251	106.338	128.151	234.489	565.740
1980	297.131	19.877	317.008	107.687	110.294	217.981	534.989
1981	263.649	21.723	285.372	104.265	113.966	218.231	503.603
1982	263.025	28.548	291.573	100.371	142.653	243.024	534.597
1983	269.122	24.550	293.672	102.031	143.404	245.435	539.107
1984	246.514	23.357	269.871	100.302	159.805	260.107	529.978
1985	248.165	34.522	282.687	102.578	144.276	246.854	529.541
1986	249.302	37.738	287.040	107.127	163.067	270.194	557.234
1987	255.529	53.753	309.282	108.530	184.419	292.949	602.231
1988	294.007	49.900	343.907	120.219	194.252	314.471	658.378

MERCANCIAS (Tm)

AÑO	NACION.	INTERNAC.	TOTAL
1979	257.337	125.041	382.378
1980	257.891	118.553	376.444
1981	237.655	128.432	366.087
1982	221.750	133.144	354.894
1983	221.783	132.841	354.624
1984	209.350	151.333	360.683
1985	203.135	158.657	361.792
1986	200.088	163.276	363.364
1987	179.965	168.076	348.041
1988	190.136	183.289	373.425

De 1980 a 1988 el incremento en el tráfico de pasajeros ha sido de un 66,7%, el de aeronaves ha aumentado un 81,3% y el de mercancías ha disminuído casi en un -1.

Las previsiones de tráfico de pasajeros para 1989 son de 72,5 millones. A nivel mundial, se espera que el número de pasajeros aumentará algo más de los 1.000 millones registrados en 1988, a una cifra cercana a los 2.000 millones en el año 2.000.

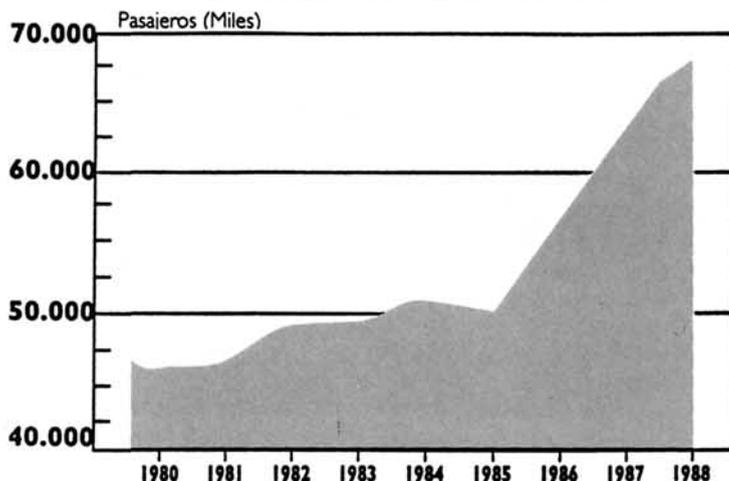
ro de 1982. En 1979 fue adquirida por Iberia-60%- y Aviaco-40%- a Central de Inversiones y Créditos. Al cerrar tenía una flota de 7 Caravelle y 2 F-27. Según un plan estratégico del INI, Transeuropa se dedicaría, durante la presente década, a rutas interislas y regionales. Fue fundada en 1965, comenzando con DC-4 y DC-7. En 1981 transportó más de 440.000 pax y su plantilla estaba formada por 300 personas.

HISPANIA. Comenzó a volar en abril de 1983, con una plantilla de 86 personas y una flota de 4 Caravelle, procedentes de Transeuropa. Su nacimiento fue una bonita experiencia, siendo todos los trabajadores accionistas de la empresa, que pasó por enormes dificultades, solventadas con mucha fe y dedicación y pocos dineros. Fue creciendo y renovando su flota, incorporando B-737. En 1987 se constituyó en sociedad anónima. Tras varios intentos frustrados de que algún grupo extranjero entrara en su capital y un continuo crecimiento, cerró en julio de 1989. Tenía una flota de 7 B-737 y 2 B-757, una plantilla de 480 personas y habría transportado ese año a 1,5 millones de pasajeros, con una facturación de 15.000 millones al final del ejercicio. Las deudas, estimadas en unos 2.000 millones, hizo desistir a Air Europa de absorberla.

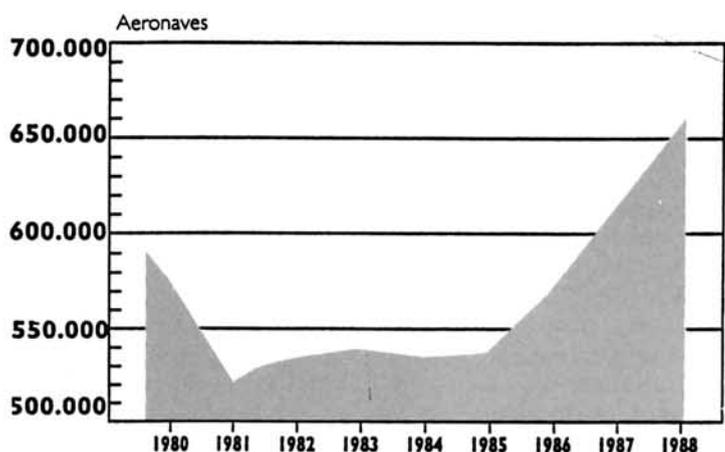
SPANTAX. Esta compañía nació en 1959, con dos pequeñas avionetas, haciendo aerotaxi. Pocos años después, gracias a su flota de 12 Convair Coronado (el avión subsónico más rápido del mundo) se convirtió en una de las primeras charter de Europa, transportando en 1979 a más de 2 millones de pax. Sus propietarios siempre fueron la familia de Rodolfo Bay y Marta Estados, hasta que la Dir. Gral del Patrimonio, a causa de las deudas contraídas con la Administración, pignora las acciones y nombra a tres gestores, para intentar vender la compañía y

RED DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES

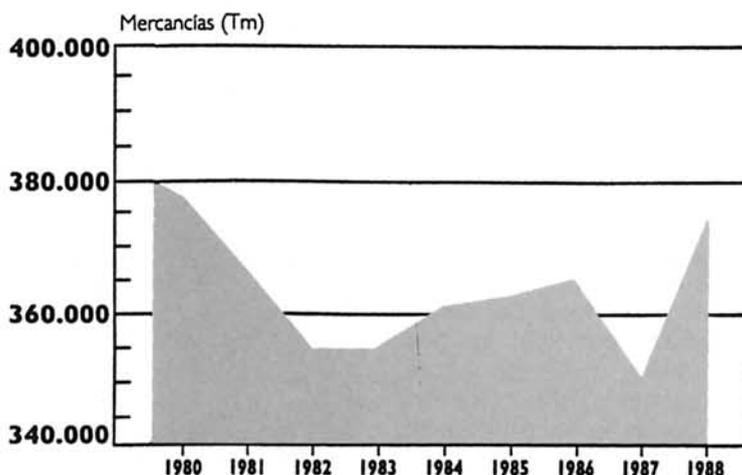
EVOLUCION NUMERO DE PASAJEROS



EVOLUCION TRAFICO DE AERONAVES



EVOLUCION TRAFICO DE MERCANCIAS





El Boeing 737, en sus diferentes versiones, es el avión más vendido del mundo. En la fotografía, un 300.

que pudiera ser reflatada. Ya llevaban varios años de dificultades económicas. Era finales de 1986 y tres meses después, en marzo de 1987 se hace con la empresa un ex-directivo de LTU, Wolfgang Krauss, con la intención de atraer algún grupo inversor. Como no apareció ninguno, Spantax cierra a finales de marzo de 1988.

Tenía una flota de un DC-10, 2 MD-83, un B-737 y un DC-8 (el único en propiedad) una facturación prevista ese año de 20.000 millones de pesetas y hubiera transportado a 500.000 pax al final del ejercicio. Contaba con una plantilla de 820 personas. La deuda con la Administración (S.S., Hacienda, Aeropuertos, etc) se cifró en 10.000 millones.

Un par de intentos pintorescos de reflatarla, incluido Ruiz Mateos, quedaron en eso, intentos pintorescos.

En cuanto a las nuevas compañías, todas iniciaron sus actividades en los últimos 2-3 años, siendo NORJET la última en llegar, por ahora. La mitad de ellas están participadas por turoperadores o compañías aéreas europeas, proporcionándoles soporte técnico y comercial, al estar muy relacionadas con los grandes turoperadores

que traen el turismo a España. En el caso de Air Europa, una de las veteranas del grupo y la que mayor crecimiento ha experimentado, con 13 aviones y casi 700 personas en plantilla, participada por el grupo ILG, británico; LTE (LTU); Spanair (Vingresor/SAS) y Norjet (Air Charter International). VIVA está participada por Lufthansa e Iberia.

A pesar de este florecimiento de compañías, la participación española en el charter hacia España es de un 16-17%, algo

superior a la cuota habitual en esta década. No olvidemos que ha habido que cubrir el hueco dejado por las que han desaparecido o han cesado en esta actividad, como Aviaco. Aunque es de prever que este porcentaje vaya aumentando ligeramente.

Estas empresas han convertido a España en el segundo país de Europa por número de compañías, tras Gran Bretaña, con 14 y una flota de 191 aviones. Aunque Alemania, con sólo 5 compañías tiene una flota charter de 60 aviones, bastante moderna.

Lo que parece probable es que se produzca alguna absorción o integración entre ellas, pues quizá sean muchas compañías.

Aunque se abrirán nuevas posibilidades de trabajo, pues ya se ha anunciado que a partir del segundo semestre de 1990 estas compañías podrán operar líneas regulares, uno de los objetivos de la charter, con lo que se ofrecerá una mayor oferta.

En 1988 facturaron, en conjunto según datos de AECA (Asociación Española de Compañías Aéreas) 58.000 millones de pesetas, estimándose para 1989 una cifra de 90.000 millones, con una plantilla conjunta



Aviación general en la terminal norte de Madrid-Barajas.



FOTO C. Salazar

Falcon 20 carguero de la compañía AIR-TRUCK.

de 1.900 personas. Entre todas transportan 5 millones de pasajeros.

CARGA Y PAQUETERIA

En España, a pesar de su potencialidad y su situación geográfica, la carga aérea ha estado prácticamente despreciada, al contrario que en otros países europeos. Es en los últimos 2-3 años, cuando se percibe su importancia y rentabilidad, con un mercado que produce un fuerte crecimiento anual, cuando se crean las primeras compañías específicamente cargueras.

En los primeros años de la década es AVIACO quien transporta la carga a IBERIA en 3-4 DC-8 cargueros, hasta que esta compañía decide, incomprensiblemente, liquidar esa flota, cuyos aviones tenían un buen potencial de utilización. IBERIA, que ya había transformado dos

B-747 de pasaje a versión Combi (pasaje/carga), tiene que contratar aviones a un par de compañías cargueras extranjeras, un tanto extrañas, por cierto. Después de un par de experiencias frustradas de crear compañías españolas, una de ellas AIR CARGO SPAIN, que a pesar de sus grandes proyectos resultó un "bluff", a las que IBERIA subcontractaba su carga, ésta compañía tuvo que volver a contratar aviones extranjeros.

Hasta que, siguiendo las directrices del plan INDEVO, IBERIA crea una filial, CARGO SUR, nacida a mediados de 1988 y que cuenta con 4 DC-8/62F, además de operar otras unidades alquiladas, volando a Europa, América, África y Oriente Medio. En fechas parecidas apareció PAR AIR, para volar la carga de la multinacional TNT e ir abriendo mercado en España. Dispone de dos BAe-146-200QT, que vuelan desde Madrid, Zaragoza y Valencia a Europa, África

y Oriente Medio. Ambas compañías tienen previsto, a corto plazo, incrementar sus flotas, ante la fuerte demanda.

PAQUETERIA. En este subsector, que ha experimentado un fuerte crecimiento, ya que hace unos cuantos años eran un par de compañías, simultaneando pasaje y paquetería, actualmente hay nueve empresas, con una flota total de 34 aeronaves de muy diversos tipos, aunque predomina el Falcon 20, para hacer específicamente este tipo de carga, volando por España y a Europa. Entre ellos, un avión nostálgico, el DC-3, que opera en Baleares la compañía Aeromarket.

Las nueve compañías son: AUDELI, AIR TRUCK, ALFA JET, AEROSERVICE, AEROMARKET, DRENAIR, EUROCOMMANDER, NAYSA y TAHIS.

Varias de éstas, además de IBERIA, andan detrás de hacer el transporte postal nocturno que va a implantar Correos,

denominado LACE (Líneas Aéreas del Correo Español) con el objetivo de que el 70% de las cartas llegue a su destino en 24 horas. Los aeropuertos-cabecera de este servicio serán: Barcelona, Oviedo, Bilbao, Sevilla, Granada, Palma de Mallorca y Alicante, además de las escalas en Santiago y Valencia. Correos ya tuvo una experiencia fallida, con dos Aviocar que unían Barcelona, Valencia y Sevilla con Madrid.

AEROTAXI

Aunque en España existen 16 compañías acreditadas, con una facturación de unos 6.000 millones, media docena de éstas son las que dominan el mercado. Si bien alguna ha aparecido antes, como Naysa y Gestair, la mayoría han nacido en los últimos años.

La flota conjunta, muy diversificada, está formada por más de 60 aviones, de los que 25 son reactores, principalmente Falcon 20, BAe 125, Corvette y Citation III. Las aeronaves más modernas son tres Citation III, operados por Gestair y un helicóptero SA365 Dauphin, de Alfa Jet. Además de éstas están Aero Express Balear, Audeli, Catalonia Air, Euravia, Mc Aviation, Tahis, Aeronaves La Dorada, Aeroservice, Airlis, Drenair, Eurocommander, Ras Air Ibérica y Teire.

En Helicópteros, aunque algo se ha avanzado, estamos todavía lejos de otros países europeos, en cuanto a utilización y flota. Si exceptuamos los helicópteros de ICONA y de las Fuerzas de Seguridad del Estado, que han registrado buenos incrementos de flota, en España operan unos 70 aparatos, en 18 compañías, la inmensa mayoría pequeñas, con uno a cuatro helicópteros, creadas en los últimos años y muchas dedicadas a actividades agrícolas. Helicsa continúa a la cabeza de este subsector, con 23 aparatos. Otras compañías

importantes son: Agrar Aviación, FAC Helicópteros, Helisureste, Sergasa y TAF.

AVIACION REGIONAL

Aunque mucho se ha hablado de tercer nivel, o aviación regional, apenas se ha hecho nada en este campo, salvo la creación de la compañía BINTER CANARIAS para realizar vuelos interinsulares.

Antes hubo una serie de intentos, casi todos efímeros, por

implantar vuelos regionales. Naysa, CEMESA y más recientemente Air Condal fracasaron en el intento. También Aviaco tuvo una breve experiencia en Baleares, con F-27, en 1983. Air Condal, que operaba en la modalidad de "charter programado", con un solo BAe 748, de unas cuarenta plazas, cerró a finales de 1985. Siempre en una precaria situación económica, hizo vuelos Granada-Madrid, Melilla-Granada, Zaragoza-Palma y Madrid-Córdoba, con frecuentes incumplimientos.

AEROPUERTOS SEGUN SU TRAFICO ANUAL (AÑO 1988) (En miles)

AEROPUERTOS	MAS DE 2 MILL.	ENTRE 1 Y 2 MILL.	ENTRE 500.000 y 1 MILL.	ENTRE 100.000 500.000	100.000 O MENOS
MADRID/BARAJAS	13.243				
PALMA DE MALLORCA	11.711				
BARCELONA	7.234				
GRAN CANARIA	6.201				
TENERIFE/SUR	5.308				
MALAGA	5.305				
ALICANTE	3.033				
IBIZA	2.922				
LANZAROTE	2.160				
MENORCA		1.646			
SEVILLA		1.193			
VALENCIA		1.071			
FUERTEVENTURA			837		
BILBAO			826		
SANTIAGO			757		
GERONA			725		
TENERIFE/NORTE			701		
ALMERIA			609		
LA PALMA				403	
B. A. REUS				391	
B. A. JEREZ				248	
ASTURIAS				245	
VIGO				234	
GRANADA				225	
VITORIA				176	
MELILLA				156	
SANTANDER				143	
PAMPLONA				126	
ZARAGOZA				124	
B. A. MURCIA/S.J.				112	
SAN SEBASTIAN					82
EL HIERRO					65
B. A. VALLADOLID					36
LA CORUÑA					18
SALAMANCA					4
B. A. BADAJOZ					0,6
MADRID/C. VIENTOS					0,29
SABADELL					0,2
CORDOBA					0,2
TOTAL	57.117	3.910	4.455	2.583	206

Desde entonces se han sucedido muchos y diversos estudios de viabilidad, especialmente en Canarias, Andalucía, Galicia y Asturias, casi todos con más tintes políticos que empresariales. Y es que esta aviación, complemento de las compañías regulares, se tiene que montar con criterios empresariales, excepto en algunos casos, como Canarias o algunas líneas muy concretas en las que sea determinante la idea de servicio público.

De momento, bien porque no se haya definido el transporte aéreo en España, sabiendo el mercado al que se puede acceder, o bien por las cuantiosas inversiones requeridas, con una rentabilidad un tanto incierta, lo único que se ha creado es BINTER CANARIAS, filiar de IBERIA, que comenzó a operar en mayo de 1989 y que dispone de cuatro aviones CN-235, a los que se añadirán 4 ATR-72, de 70 plazas, y que une, con bastante frecuencia, las islas Canarias.

Ya se ha autorizado la creación de BINTER MEDITERRANEO, un ambicioso proyecto que podría iniciarse a finales de 1990 y que uniría los aeropuertos mediterráneos españoles con ciudades francesas, italianas y argelinas, teniendo como puntos nodales Barcelona y Palma de Mallorca. Igualmente se está es-



BAe 146 como los dos que opera la compañía PAN AIR.

tudiando la creación de otras BINTER, en el cantábrico y quizá en el Centro, incluyendo puntos andaluces. Todas formarían un subholding de compañías regionales, bajo la tutela de IBERIA, aunque no se descarta la entrada de capital privado y con flotas, gestión, mantenimiento, formación de tripulaciones, etc. análogas.

ACCIDENTES

El triste capítulo de accidentes, refiriéndonos a aviación comercial, en esta década, comienza en 1980, cuando un B-727 de DAN AIR, en un vuelo desde Manchester a Tenerife, se estrelló contra una montaña cerca

del aeropuerto de los Rodeos, o Tenerife-Norte, pereciendo los 146 pasajeros.

En 1982, un DC-10 de SPAN-TAX, al abortar el despegue se precipita a tierra, incendiándose, en el aeropuerto de Málaga, muriendo 53 pasajeros de los casi 390 que ocupaban el avión. El año siguiente, 1983, es el peor de la década, ya que se registraron dos graves accidentes, los ocurridos a un B-747 de AVIANCA, el 27 de noviembre, en vuelo procedente de París, al estrellarse en Mejorada del Campo, cuando estaba realizando la aproximación a Barajas, muriendo casi la totalidad de los pasajeros, 181 personas, y a los pocos días, el 7 de diciembre, a un DC-9 de AVIACO y un B-727 de IBERIA, cuando colisionaron en las pistas de Barajas, muriendo los 42 pasajeros del DC-9 y 51 del B-727, salvándose 42 de este último.

El último accidente fue el sufrido el 19 de febrero de 1985 por un B-727 de IBERIA, cuando en las inmediaciones del aeropuerto de Bilbao, tras chocar con una antena de TV situada en el monte OIZ, cayó a tierra, pereciendo las 148 personas que lo ocupaban. No ha habido, afortunadamente, más accidentes ni en España ni en el extranjero en el que se hayan visto implicadas aeronaves españolas. ■



Aeropuerto de Palma de Mallorca.