

Catorce años ha tenido que esperar el único An-225 desde su vuelo inaugural (efectuado el 21 de diciembre de 1988) para ver cumplimentada la que ha sido su primera operación comercial.  
J. A. Martínez Cabeza



de Boeing, fechado el 20 de diciembre, donde se decía literalmente que el presidente de Boeing Commercial Airplanes, Alan Mulally, durante una conferencia de prensa concedida en Seattle, había descrito el nuevo objetivo de su compañía centrado en un nuevo avión de pasajeros de la cate-

goría de los 250 asientos, así como en sus objetivos de negocio para 2003.

Era un comunicado cuyo texto omite deliberadamente la auténtica razón de la convocatoria de la conferencia de prensa, que no era otra que la renuncia a continuar con el desa-

rollo del Sonic Cruiser. No se trata de una sorpresa, era algo que ya se intuía, como en su momento se dijo aquí, en las presentaciones y comparaciones ante la prensa de los directivos de Boeing en Farnborough 2002. Boeing asegura que, con baja prioridad, se continuarán los estudios

## La aviación comercial en España 2002

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH  
santaner@telefonica.net  
Fotografías del autor

**A**fortunadamente para la Aviación Comercial en nuestro país las negativas perspectivas que se pre-sagiaban para el año 2002 no se han cumplido en su totalidad, en parte debido a la escasa presencia de las compa-

ñías españolas en el mercado estadounidense, que ha sido el más perjudicado.

Repasando individualmente cada una de las compañías que operan tráfico de pasajeros, Iberia, en su primer año en manos privadas, ha celebrado durante

el 2002 los 75 años de, primero, su constitución oficial, el 28 de junio de 1927, y segundo, su primer vuelo, el 14 de diciembre siguiente.

Aunque a principios de año anunciaba que debido a la fuerte caída de pasajeros retrasaba la incorporación de nuevos aviones durante el año y que sólo iba a recibir dos Airbus A.340, gracias a la recuperación del mercado, además de aquellos ha añadido cuatro A.320, un A.321 y un tercer A.340. Por el contrario, el 1 de junio sendos Airbus A.300 llevaban a cabo los últimos vuelos de esta flota con los colores de Iberia, entre Las Palmas y Tenerife y Madrid. Asimismo a mediados de año



AIR NOSTRUM/ Iberia Regional continúa aumentando su flota con aviones Canadair Regional Jet (en la vista) y de Havilland DHC-8 (foto Toni Marimón).



El MD.87 es el avión de menor tamaño en la flota de IBERIA, que cuenta con 24 unidades.



sobre el concepto Sonic Cruiser, el comentario habitual en estos casos.

El lanzamiento del Sonic Cruiser «había despertado el entusiasmo de las compañías aéreas -según Boeing-, un supuesto entusiasmo convertido en desencanto meses más tarde. Boeing achaca de manera directa a las consecuencias del 11 de septiembre de 2001 el creciente desinterés entre las compañías por el concepto Sonic Cruiser y el cambio de éstas en el sentido de apoyar conceptos «eficientes en costos», el camino por el que van a seguir ahora los derrotados de la compañía. No parece que tan simple argumento baste para justificar la decisión. Desde el momento de su lanzamiento el 29 de marzo de 2001, hace ahora cerca de dos años, el Sonic Cruiser se presentó como un avión para el año 2006 en un poco creíble alarde de optimismo a la vista de las dificultades que a priori encerraba, lo que le situaba antes y ahora en el mercado en tiempos donde la crisis o será historia o habrá dejado como un erial la industria del Transporte Aéreo, algo esto último que no sucederá. Parece pues un argumento escasamente sólido y excesivamente simplista afirmar que las compañías han descartado sus problemas y sus

frustraciones contra el Sonic Cruiser.

Lo inquietante para Boeing es que ha sufrido dos reveses consecutivos, el primero cuando hubo de cancelar el programa 747X precisamente para dar paso al Sonic Cruiser, y el segundo ahora que éste ha resultado también un fiasco, pero eso sí con un matiz significativo, cual es que ha servido para mantener a Boeing en un lugar privilegiado en cuanto a atención de la prensa se refiere, contrariando de paso los «efectos del A380» en ese apartado.

Boeing no puede permitirse un nuevo tropiezo, y ahora orienta su esfuerzo hacia un terreno mucho más sensato, al menos sobre el papel: el nuevo avión anunciado por Mulally responde al concepto usualmente llamado «Super Eficiente», no nuevo por otra parte, pues periódicamente ha surgido mezclado con las informaciones referentes al Sonic Cruiser a modo de alternativa a éste. Eso viene a indicar que Boeing ha trabajado mucho sobre él, en paralelo con el Sonic Cruiser muy probablemente desde el convencimiento de que el avión de Mach 0,96-0,98 no era tan atractivo para las compañías aéreas como se intentó hacer creer desde el principio, por lo que

sus expectativas de supervivencia como concepto eran bajas, si bien desde un punto de vista de prestigio y de imagen frente a su máxima competidora, embarcada en el programa A380, resultaba incomparablemente más rentable que un concepto que aparecería como un avión convencional ante los ojos del público. Además, gran parte de las actividades de Boeing sobre el Sonic Cruiser habrán sido sin duda comunes para ambos conceptos y no era demasiado lo que se podía perder, en todo caso una cantidad asumible dadas las circunstancias.

Boeing confía en que el lanzamiento industrial del nuevo avión de Boeing podría producirse a finales de este año o comienzos del próximo. Afirma que la nueva familia que se crearía tendría velocidad y alcance similares a los ofrecidos por el 777, con costos de operación menores en un 15-20% y entrada en servicio hacia 2008, si el programa es lanzado en las fechas indicadas.

En 2002 Boeing trabajó sobre otros conceptos. El que parece tener su lanzamiento asegurado en este año es el 737-900X, una versión del 737 configurada para unos 205 pasajeros y enfocada hacia el mercado de las com-

anunciaba que durante el presente 2003 iba a recibir tres Airbus A.340-600 (largo recorrido/gran capacidad).

En el área de mantenimiento ha obtenido, entre otros, contratos para cubrir las flotas de A.320 de varias compañías (como la española LTE y otras asiáticas). Y en el área comercial ha alcanzado acuerdos con British Airways y Aer Lingus, entre otros, para llevar a cabo varios vuelos de código compartido entre el Reino Unido e Irlanda y España, respectivamente.

Dentro del Grupo Iberia, y después de vender durante el año 2001 la compañía Binter Mediterráneo, durante 2002 ha hecho lo propio con Binter Canarias,

adquirida por la sociedad instrumental Hesperia Inversiones Aéreas (perteneciente a diversos grupos industriales canarios), por 52,6 millones de euros. Mediante la firma del contrato de venta, los nuevos gestores de Binter Canarias se comprometían a utilizar los servicios de atención en tierra de Iberia, así como a no operar rutas servidas por Iberia durante los próximos cinco años. Mientras, continúa operando los once ATR.72 heredados de sus anteriores propietarios.

La alianza global Star Alliance anunciaba oficialmente el pasado 1 de junio de 2002 la incorporación a la misma de Spanair, proceso previsto que acabe durante el primer trimestre de este año

2003; hay que recordar que el capital social de Spanair está en un 74% en manos de la compañía escandinava SAS (49% directamente y el resto indirectamente), uno de los mayores impulsores de esta alianza. Durante el año 2002, y debido a la bajada del tráfico con América, renunció a seguir operando por sí misma aquellas rutas que operaba hacia ese continente, pero sin abandonar dicho mercado, pues firmó varios convenios para llevar a cabo vuelo con código compartido con diversas compañías. Por ello, en marzo retiraba su flota de Boeing B.767-300. Durante el año continuó recibiendo más Airbus A.320 y A.321, para alcanzar a finales



La familia de A.320 en SPANAIR continúa aumentando, contando ya con 9 aviones de este tipo (A.320 y A.321).

AEBAL mantiene 4 B.717 que operan casi en exclusiva vuelos para SPANAIR.



AIR EUROPA sigue apostando por la publicidad en sus aviones, como este B.737 decorado con la cabecera de un conocido diario deportivo.



pañías charter. Pero también se habló del 747-800X, aunque se trata de un concepto sobre el que lo único claro es que sería un derivado más del 747, sobre el que Boeing continúa trabajando en busca de medios para contrarrestar la presencia del A380, con la dificultad que implica sacar más de un programa muy veterano y que ya ha sido llevado de hecho hasta sus límites prácticos. Más factible es sin duda otro concepto, el 777-250ERX, un derivado del birreactor 777 acortado unos 6 m con respecto al recién presentado 777-300ER, que tendría capacidad para 320-330 pasajeros y un alcance de 7.500 millas náuticas (13.890 km). Boeing indica que se trata de uno de los muchos conceptos que se están estudiando con el 777 como protagonista y que se verán favorecidos por la positiva evolución del motor General Electric GE.90, pues tras los ensayos de su versión GE.90-115B, se le ha encontrado susceptible de proporcionar nuevas versiones de hasta 120.000 libras de empuje (54.430 kg) e incluso más.

En otro orden muy diferente de cosas, 2002 vio la realización del primer vuelo comercial del Antonov An-225 sucedido en el mes de diciembre. Hasta ahora el único An-

de año su flota las 50 unidades, ahora concentrada en rutas nacionales, europeas y a Malabo (Guinea Ecuatorial). Por otra parte mantiene alianzas comerciales con las compañías pertenecientes a la alianza Star Alliance, como VARIG, Air Canada, Lufthansa, SAS, Austrian Airlines; entre otras; y acuerdos comerciales con compañías como Air Littoral, Portugalía y Cubana.

Citando a Spanair, hay que hablar de AeBal (Aerolíneas de Baleares), que sigue operando sus cuatro Boeing B.717 casi en exclusiva para la primera. Esta compañía recibía durante 2002 de manos de Boeing el premio a la aerolínea más fiable de entre los usuarios a nivel

225 producido, vuelto al servicio activo tras su presencia en Le Bourget 2001, había realizado algunas misiones de carácter humanitario, pero en esta oportunidad cumplió un contrato firmado con Chapman Freeborn, por el cual transportó dos turbinas navales y varios elementos de gran tamaño de maquinaria hidráulica desde Fráncfort hasta Montreal con una escala técnica en Shannon, una carga de pago de 100 toneladas métricas aproximadamente.

El 16 de diciembre se presentaron en Washington D.C. las desde hace tiempo esperadas conclusiones del ARAC (Aviation Rulemaking Advisory Committee) establecido por la FAA para definir los criterios de certificación LROPS (Long Range OperationS) llamados a sustituir en su momento a los criterios EROPS (Extended Range OperationS) que hoy por hoy continúan en vigor. Como tantas veces hemos dicho, la unificación de criterios y el establecimiento de bases comunes de evaluación y certificación en ese terreno es desde hace tiempo una necesidad ineludible.

El documento presentado por la FAA el lunes 16 de diciembre, tal y como se esperaba, propone una nor-

mundial del B.717 (99,82% de fiabilidad).

Durante 2002 Air Europa ha continuado recibiendo más aviones B.737-800 dotados con wing-lets (aletas de punta de ala), con los que se llegan a obtener aumentos en la autonomía del avión en torno a 240 kms. en tramos a partir de 1.850 kms. (aproximadamente un 4% de reducción de consumo). También durante 2002 ha aumentado el número de compañías con las que Air Europa mantiene diversos acuerdos de cooperación, entre ellos Cubana y Southern Winds (América), y Malev, KLM y Alitalia (Europa). Por otra parte, a mediados de diciembre anunciaba la

mativa común con independencia de la cantidad de motores que equipen al avión. Para la FAA como todos los aviones afectados volarán en las mismas zonas y en las mismas condiciones ambientales, deberán reunir idénticos requisitos, entre los que, además del cumplimiento con una serie de criterios en cuanto a incorporación de equipos y fiabilidades de sistemas, los fabricantes y las compañías operadoras deberán establecer planes para permitir la supervivencia de pasajeros y tripulaciones en el caso de que los vuelos se hayan de desviar hacia regiones inhóspitas y facilitar su ulterior rescate, uno de los puntos en los que repetidamente ha insistido Airbus.

El documento es la base sobre la cual se elaborará una NPRM (Notice of Proposed Rule Making) cuya publicación en el Federal Register para análisis y comentarios debería tener lugar en el curso del presente año. Habida cuenta de las tramitaciones y plazos del proceso, la propia FAA estima que la presumible normativa no entrará en vigor hasta 2005.

Boeing, a pesar de que considera que el cumplimiento con los criterios en cuestión le impondrá una serie de penalizaciones, no oculta su satisfac-

implantación de vuelos low cost entre Palma de Mallorca y Londres, en los que las características propias de este tipo de billetes son precios reducidos (desde 25 euros el trayecto), sin ofrecer catering (comidas y bebidas) gratuito a bordo (si el pasajero desea algún producto, lo abona) y una apuesta de comercialización a través de Internet.

Air Nostrum se confirmaba (si no lo había hecho antes) como una de las grandes compañías europeas en el sector regional, más si cabe al recibir el premio de Aerolínea del Año 2002/2003 (por segunda ocasión), otorgado por la European Regions Airline Association (ERA), que engloba a 77



AIR CATALUNYA inició sus operaciones con este avión Metro en abril, cubriendo la ruta Gerona-Madrid... (Foto Toni Marimón).



... al igual que días más tarde INTERMEDIACIÓN AÉREA, en este caso con un ATR.42 (Foto Toni Marimón).





Un desgraciado accidente ha puesto un velo de incertidumbre sobre el futuro del An-140. J. A. Martínez Cabeza

ción. Resulta claro que, tal y como está expuesta la normativa, elimina las limitaciones que están impuestas hoy a la operación de los birreactores incluso a pesar de la no lejana revisión al alza en tiempo de vuelo máximo al alternativo que favoreció al 777. Con independencia de la existencia del 747, hoy día es el 777 el avión comercial más importante para Boeing en el terreno del fuselaje an-

cho y las grandes distancias. Es verdad que Airbus cuenta con el A330, también beneficiario directo de la nueva normativa, pero no es menos cierto que desde un punto de vista objetivo Boeing obtendría más beneficio que Airbus en todo el proceso. Boeing considera que la aplicación de la normativa LROPS incrementará el precio del 777 en un millón de dólares, un costo minúsculo si se com-

para con el rédito en nuevas ventas que puede obtener del hecho de que su birreactor pueda cubrir rutas hasta el presente limitadas a trirreactores o tetrareactores.

Los indicios y comentarios recogidos tras el conocimiento de la propuesta del ARAC hacen pensar que de no cambiar sustancialmente el texto definitivo de la normativa con respecto a ella -cosa en extremo impro-

pañías regionales del Viejo Continente. Operativamente, sigue volando como Iberia Regional, aumentando su flota considerablemente, al recibir durante el año más reactores Canadair Regional Jet 200 (opera 18 unidades) y turbohélices de Havilland DHC-8-300 (20), al tiempo que durante el mes de marzo retiraba finalmente los CASA CN-235 que había adquirido al hacerse cargo de Binter Mediterráneo durante 2001. En septiembre de 2002 inauguraba sus nuevas instalaciones en terrenos de lo que fuera Base Aérea de Manises, con una inversión de 4,8 millones de euros destinados a la rehabilitación de cuatro edificios de la Base (que exterior-

mente mantienen el anterior aspecto) y un hangar de 10.000 m2 de superficie cubierta (incluidas oficinas y talleres) y cuatro posiciones por 12 millones, este último con una fecha de finalización prevista en septiembre próximo.

#### Nuevas entradas

Durante el año 2002 se han producido tres nuevas altas en la Aviación Comercial española de pasajeros. Por orden cronológico de inicio de operaciones, el 3 de abril iniciaba sus vuelos entre Gerona y Madrid (ruta que a su vez había abandonado Air Nostrum en octubre anterior) Air Catalunya, operando con un avión Metro configurado pa-

ra 19 pasajeros; durante la temporada alta llevó a cabo una serie de vuelos regulares a las Islas Baleares y Francia, que fueron cancelados al finalizar la misma, para concentrarse en la ruta inicial.

Doce días más tarde aparecía en la misma ruta que la anterior Intermediación Aérea, que durante los seis años anteriores había estado dedicada al transporte de mercancías y servicios de aero-taxi; en esta ocasión la ruta Gerona-Madrid es operada con un avión turbohélice ATR.42, luciendo los colores del Servicio de Transports Públics de Catalunya, y recibiendo una serie de ayudas económicas por parte de la Genera-



**HOLA AIRLINES** opera en mercado charter con dos B.737-300 (Foto Toni Marimón).



**AIR PLUS COMET** sigue fiel al A.310, único modelo que ha operado desde su fundación en 1996.



bable-, acabarán existiendo dos interpretaciones, una estadounidense y otra europea, pues parece un hecho que han existido discrepancias entre FAA y JAA (esta última también representada en el ARAC). En la posible interpretación europea los criterios LROPS tal cual han sido expuestos se aplicarían a los aviones trimotores y cuatrimotores, así como a las aeronaves de negocios, pero los birreactores tendrían que hacer frente a otros criterios adicionales. Así pues, y a expensas de lo que el tiempo acabe demostrando, podría suceder que esté próxima a abrirse una nueva confrontación entre Europa y Estados Unidos a cuento esta vez de las LROPS.

En la crónica de un año donde las noticias negativas han primado sobre las positivas, resulta especialmente importante la nota optimista que ha puesto la seguridad aérea. Aunque los informes oficiales sobre la siniestralidad en 2002 tardarán tiempo aún en ser publicados, los datos recogidos por Aviation Safety Network (<http://aviation-safety.net>) indican que desde el punto de vista de los pasajeros, 2002 ha sido el año más seguro desde 1946, con 20 accidentes

en vuelos con pasaje en los que se produjeron víctimas mortales. El total absoluto de accidentes en 2002 (incluyendo vuelos de carga y «ferry») fue de 37 en los que perecieron 1.098 personas, de las cuales 78 estaban en tierra y fueron alcanzadas por los aviones siniestrados.

El estudio incluye también una lista de las causas primeras que condujeron a los accidentes, donde una vez más el vuelo controlado contra el terreno (CFIT, Controlled Flight Into Terrain) se erigió con el triste honor de ser la causa más frecuente en el concluido 2002 al estar presente en al menos el 30% de ellos que sumaron 410 víctimas mortales. Precisamente el 23 de diciembre se produjo un accidente cuyas características conocidas le incluirían a falta de los resultados de la investigación oficial en la antes citada categoría de CFIT, y cuyas consecuencias pueden ir más allá de las que rodean todo siniestro aéreo. Su protagonista fue un recién construido Antonov An-140 de matrícula UR-14003 que se estrelló cerca de Baghrabad (Irán) llevando a bordo 6 tripulantes y 38 pasajeros, ingenieros y ejecutivos estos últimos de la propia Antonov, que se disponían a visitar las instalaciones ira-

nés donde se construye bajo licencia el citado An-140.

Con la finalización de 2002 hemos entrado en un año de excepcional importancia para la Aviación, el año en que se cumple el centenario del vuelo. Pero no se debe olvidar que en el concluido 2002 se conmemoraron los aniversarios de sendos logros de la máxima relevancia para la Aviación Comercial. El primero de ellos fue el 75 aniversario del vuelo de Charles Lindbergh iniciado el 20 de mayo de 1927 y que le llevó desde Roosevelt Field (Long Island) hasta París (Le Bourget) en 33 horas y 39 minutos sin escalas.

Y el 2 de mayo se cumplió el 50 aniversario de la entrada en servicio regular del avión comercial de reacción. Fue el Comet 1 G-ALYP de la compañía británica BOAC, el primero de serie, el encargado de hacer historia ese día de 1952 cubriendo la ruta Londres - Johannesburgo con cinco escalas intermedias, un avión por cierto que el 10 de enero de 1954 caería al mar cerca de isla de Elba tras despegar de Roma mientras cubría la ruta Singapur - Londres, víctima del problema de fatiga que marcó negativamente la vida del de Havilland Comet.

litat y de la Diputación de Gerona. Precisamente este último aspecto ha sido motivo de diversos conflictos entre ambas compañías.

A principios de año se anunciaba la formación de la compañía Balear Link, formada por un grupo de antiguos trabajadores de la desaparecida (en 2001) Air Europa Express, y que pretendía enlazar las Islas Baleares con diversos aeropuertos de la costa levantina con cinco turbohélices, proyecto que finalmente tuvo que abandonar al no poder obtener los correspondientes slots en el aeropuerto de Barcelona. Pero dicho grupo empresarial no dejó en saco roto sus ideas, pues a finales de abril presentaba

Hola Airlines, en este caso dedicándose al tráfico charter con dos Boeing B.737-300, iniciando operaciones en mayo.

#### Las establecidas

Durante 2002 otras cinco compañías que podríamos clasificar como de tamaño pequeño-medio (además de la mencionada AeBal) ya establecidas han continuado con sus operaciones.

Air Plus Comet mantiene su política de operar vuelos por cuenta propia, en especial a la zona del Caribe, pero sin olvidar que una parte importante de su flota está preparada para llevar a cabo vuelos sub-contratados de oportunidad, cuando surgen problemas puntuales (re-

trasos, averías...); precisamente uno de sus aviones fue retenido en las Islas Comores mientras realizaba un vuelo por cuenta de la francesa Aero Lyon. Su flota continua recibiendo más aviones Airbus A.310, operando en temporada alta ocho de ellos (en baja cuatro-cinco).

Futura, con capital mayoritario en manos de la compañía irlandesa Aer Lingus, y en parte debido a los problemas económicos de esta, era adquirida a finales de año por la sociedad Corpfin Capital, aunque manteniendo la compañía irlandesa un 20% de participación. Sigue operando aviones B.737-400 y -800, en número de quince unidades.

Iberworld recibía el 19 de abril su pri-

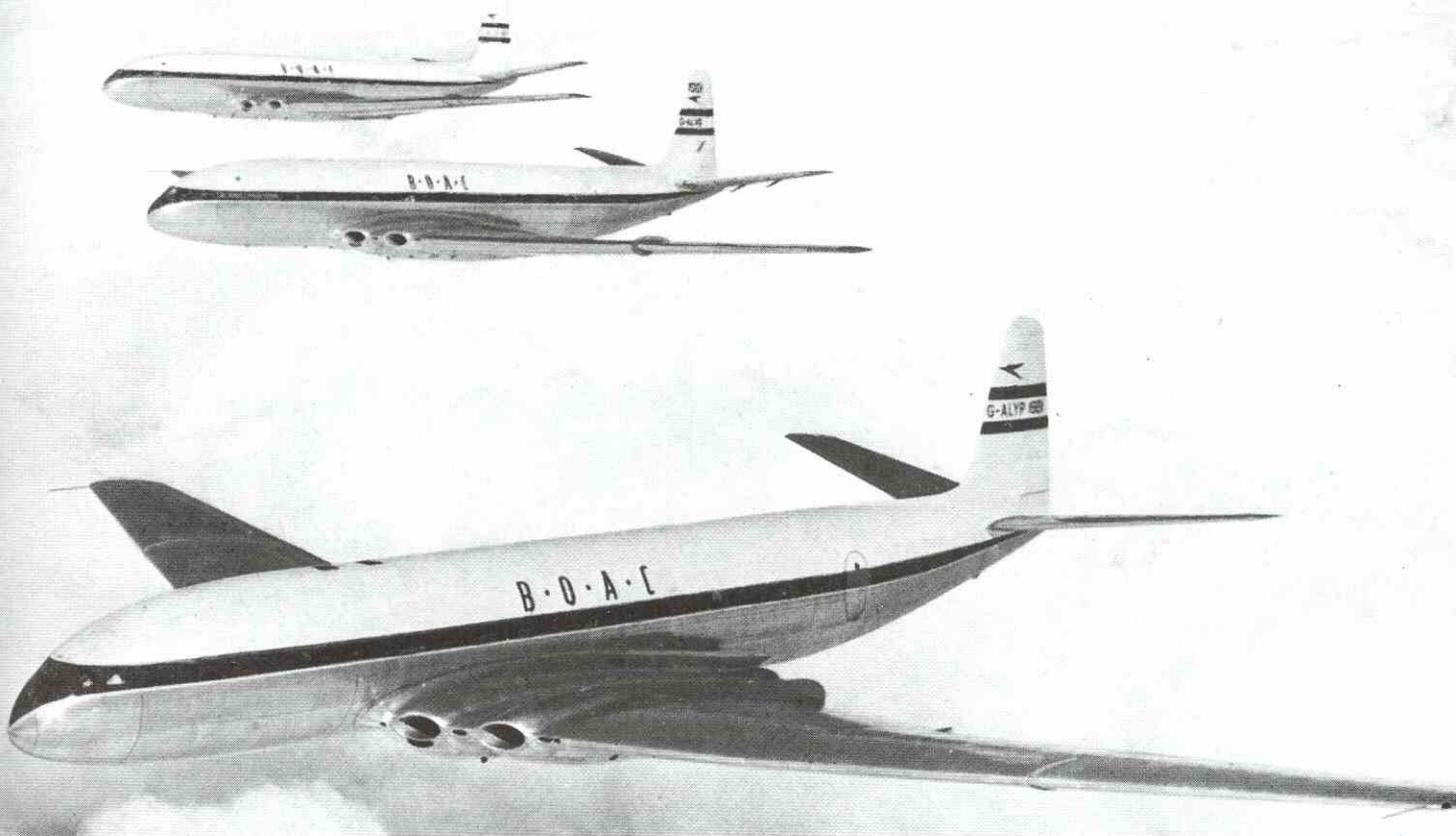


*FUTURA e  
IBERWORLD  
mantienen  
estables sus  
flotas, basadas  
respectivamente  
en el B.737 y  
aviones Airbus.*



*LTE ha  
comenzado a  
incorporar  
nuevos Airbus  
A.320 a su flota  
durante 2002.*





El 2 de mayo de 2002 se cumplió el cincuentenario de la entrada en servicio del reactor comercial. El protagonista fue el Comet 1 G-ALYP mostrado en la imagen.

Pero volviendo desde la Historia hasta la actualidad, la situación al final de 2002 es resumible en pocas palabras. La recuperación aún precisa

mer Airbus A.330-200 (y también primero operado por una compañía española), para reemplazar en sus rutas a la zona del Caribe al A.310 (aunque se mantuvo en la flota) que hasta entonces cubría las mismas, dentro del proceso de renovación de flota llevado a cabo, el cual también incluye la recepción de nuevos A.320, sustituyendo a ejemplares del mismo modelo más antiguos. Asimismo, durante noviembre recibía un segundo A.330, en este caso de la versión 300.

Después de haber pasado su paquete accionarial de manos alemanas a italianas, LTE sigue operando como tal, a la espera del anunciado cambio de nombre a Volar. Mientras tanto, recibió en

tiempo y los fabricantes de aeronaves y compañías aéreas deberán ingeniárselas del mejor modo posible durante este año y, si no cambian las cosas

abril y mayo los dos primeros A.320 de cinco encargados, para reemplazar los B.757 que sigue operando.

Finalmente, dentro de este grupo encontramos a Naysa, compañía formada en 1969 y que después de dedicar buena parte de su existencia a vuelos de paquetería y aero-taxi, a finales de los noventa se introdujo en el transporte de pasajeros, operación en la que actualmente cuenta con cinco aviones Beech 1900 de pasajeros (y uno de carga), operando desde las Islas Canarias a diversos puntos en el África sahariana, además de aquellas rutas que lleva a cabo para Binter Canarias entre las Islas, en especial los enlaces con la Isla de La Gomera, además de vuelos de transporte de inmigrantes indocumentados llegados a las costas canarias.

### Compañías alemanas

Aunque no formen parte del grupo de compañías españolas, hay que hacer mención de una serie de compañías alemanas (Air Berlin, Hapag Lloyd, Condor, entre otras), que durante los meses de temporada baja tienen establecido desde 1997 en el aeropuerto de Palma de Mallorca unos hubs (centros de distribución de pasajeros) entre este y otros

durante el próximo, para continuar en la brecha y llegar a tiempos mejores con el menor daño posible en sus estructuras. ■

aeropuertos nacionales, para su tráfico generado desde Alemania. Por ello es normal ver los días que operan esos hubs aterrizar más de diez aviones de cada compañía en el plazo de una hora, que después de los correspondientes servicios en tierra se dirigen a otros aeropuertos nacionales (Málaga, Alicante, Sevilla, Almería, Ibiza...) y portugueses, para repetirse el proceso ahora a la inversa unas horas más tarde, saliendo de Palma para casi todos los aeropuertos alemanes.

Pero con la entrada en vigor de los horarios de invierno 2002/03, Air Berlin ha dado un paso más en su penetración en el mercado español, al operar diaria y regularmente vuelos desde cinco ciudades alemanas a Palma, que desde aquí siguen a Madrid, Barcelona, Alicante, Málaga e Ibiza, y regreso, con precios atractivos; además de operar otros dos días semanalmente lo que podríamos denominar hub completo, con catorce vuelos de ida y vuelta entre Alemania y España y Portugal, a través de Palma de Mallorca.



La compañía alemana AIR BERLIN está comenzando a hacerse un hueco en el mercado interno español, operando aviones B.737-400 y -800.