

Compañías comerciales españolas en 1997

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH

DE nuevo, desgraciadamente, el año que ha finalizado ha venido marcado por la desaparición de varias compañías comerciales españolas, en concreto, dos de ellas han dejado de operar y una no llegó a empezar sus operaciones, incluso habiendo recibido su primer avión. En diciembre de 1.996 llegaba al Aeropuerto de Palma de Mallorca el primer B.727 para LÍNEAS AÉREAS CANARIAS, pero finalmente, en febrero siguiente, dicho avión (matriculado EC-GKL) fue devuelto a la compañía propietaria sin haber llegado a realizar vuelo comercial alguno, al no recibir la correspondiente autorización por parte de la Dirección General de Aviación Civil. Por otra parte, AIR TRACK, compañía cuyos orígenes se encontraban en la aviación de carga (como AIR TRUCK), en 1.995 comenzó a operar vuelos comerciales de transporte de pasajeros bajo los nombres de LÍNEAS AÉREAS NAVARRAS y LÍNEAS AÉREAS

GUIPUZCOANAS, dejando de operar ambas durante el mes de noviembre último.

Afortunadamente, hay que destacar la aparición durante 1.997 de AIR PLUS COMET. Asimismo, se han asentado dos importantes proyectos en el marco de la Aviación Regional. Por una parte, CANARIAS REGIONAL AIR, que inició sus operaciones a finales del año 1.996 bajo franquicia de AIR EUROPA (operando como AIR EUROPA EXPRESS), ha alcanzado una flota de 8 aviones British Aerospace ATP. Asimismo, AIR NOSTRUM, compañía con sede en Valencia formada en 1.994, ha firmado otro acuerdo de franquicia, esta vez con IBERIA, operando desde el pasado 12 de mayo como IBERIA REGIONAL con sus 13 Fokker 50 de que dispone actualmente.

En cuanto a las compañías nacionales pertenecientes al Grupo Iberia, AVIACO, BINTER CANARIAS, BINTER MEDITERRÁNEO, VIVA

Air y la propia IBERIA, han mantenido su normal actividad, excepto que desde el verano las operaciones del grupo se han unificado, y desde el 26 de octubre AVIACO y AIR NOSTRUM vuelan con códigos de IBERIA, integrándose las redes, flotas y programación. Por otra parte, en cuanto a las flotas de las mismas, AVIACO se ha mantenido con el mismo número de aviones (19 DC-9-30 y 13 MD.88), mientras que IBERIA ha recibido a finales de año dos nuevos A.340-300 (modelo del que ahora posee seis unidades, teniendo pendientes de entrega otras dos) y ha alquilado diversos aviones de otras compañías españolas durante el último trimestre del año (tres B.757 de AIR EUROPA y un A.320 de BCM), mientras que desde principios de verano ha alquilado varios Boeing B.747 y Lockheed L.1011 Tristar de compañías extranjeras para atender demandas puntuales de tráfico; también, dos DC-9 operados por BINTER



Desde mayo de 1.997 los aviones Fokker F.50 de la compañía Air Nostrum lucen en sus colas el logotipo de IBERIA, después de alcanzar un acuerdo de franquicia ambas compañías y operar como IBERIA REGIONAL/AIR NOSTRUM.

ANEXO 1 - FLOTAS COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS (SITUACIÓN 01.11.97)

COMPAÑÍA	FLOTA	AVOS (1)	COMPAÑÍA	FLOTA	AVOS (1)
AIR EUROPA	12 B.737-300 6 B.737-400 7 B.757-200 (2) 2 B.767-200	27	IBERIA	6 A.300B4 22 A.320-200 (5) 5 A.340-300 28 B.727-200 8 B.747-200 (6) 8 B.757-200 (7) 3 DC-8F 6 DC-9-30 24 MD.87 4 DC-10-30 1 L.1011 (8)	115
AIR EUROPA EXPRESS	8 Bae ATP	8	L.T.E.	3 B.757-200	3
AIR NOSTRUM	13 Fokker 50 2 ATR.42 (3)	15	PAUKNAIR	2 Bae 146	2
AIR PLUS COMET	2 A.310	2	REGIONAL L.A.	1 SAAB 340B	1
AVIACO	19 DC-9-30 13 MD.88	32	SPANAIR	2 B.767-300 17 MD.82/83 2 MD.87	21
B.C.M.	2 A.320 (4)	2	VIVA AIR	9 B.737-300	9
BINTER CANARIAS	7 ATR.72 2 DC-9-30	9			
BINTER MEDITERRÁNEO	4 CN.235	4			
FUTURA	8 B.737-400	8			

(1) Los aviones alquilados entre compañías españolas figuran el cómputo de cada compañía arrendadora.

(2) Tres B.757 alquilados a Iberia.

(3) Alquilados de Air Sicilia (Italia) e Islandsflug (Islandia).

(4) Un A.320 alquilado a Iberia.

(5) Más un avión alquilado de BCM Airlines.

(6) Un avión alquilado de Air Atlanta (Islandia).

(7) Más tres aviones alquilados de Air Europa.

(8) Alquilado de Aer Turas (Irlanda).

CANARIAS propiedad de IBERIA, han sido devueltos a esta. Esta última compañía de vuelos regionales en el archipiélago canario también ha retirado de servicio los cuatro CN.235 que operaba, encargando tres aviones

ATR.72 (de los que ya poseía seis unidades de este modelo), recibiendo el primero de ellos en octubre pasado. Hay que hacer constar que en enero de 1.997 suspendió operaciones la venezolana VIASA, controlada desde hacía

algún tiempo por el Grupo Iberia. En julio de 1.997 se anunciaba la formalización de un acuerdo comercial entre IBERIA, BRITISH AIRWAYS y AMERICAN AIRLINES, incluyendo en un futuro próximo las operaciones



La flota de la compañía comercial española más joven, AIR PLUS COMET, se compone de dos Airbus A.310, utilizados fundamentalmente en rutas transatlánticas, el primero de los cuales lo recibió a finales de febrero de 1.997.



La compañía FUTURA opera en verano una flota de ocho Boeing B.737-400, cuatro de los cuales son alquilados fuera durante los meses de invierno.



AIR TRACK, que se encargaba de las operaciones de las compañías LÍNEAS AÉREAS NAVARRAS y LÍNEAS AÉREAS GUIPUZCOANAS, operando en total tres aviones ATR.42, cesó operaciones el día 1 de noviembre de 1.997.



PORTUGALIA AIRLINES recibió su primer Embraer EMB.145 en mayo de 1.997, comenzando a operar con los mismos varias rutas desde Lisboa y Oporto a diversos aeropuertos españoles, como Valencia, Palma de Mallorca y Gran Canaria.

de vuelos con código compartido y el intercambio de una cierta cuota accionarial entre ellas.

En el mercado privado, además del citado acuerdo de AIR NOSTRUM, las compañías que operaban vuelos regulares, AIR EUROPA y SPANAIR, han consolidado y expandido sus redes, añadiendo varios destinos nacionales e internacionales. La primera de ellas ha alcanzado un acuerdo comercial con la estadounidense TWA para sus vuelos a EE.UU. Asimismo, la compañía FUTURA inició en mayo sus operaciones regulares, al comenzar a volar la ruta Palma de Mallorca-Londres, dejada vacante primero por CENTENNIAL AIRLINES (suspendió operaciones en octubre de 1.996) y, desde principios del año pasado, por la propia IBERIA. Estas tres compañías citadas anteriormente (AEA, SPP y FUA), las mayores en este segmento, han llegado a operar en diversas fases del año un total de 27 aviones por parte de AIR EUROPA; 21, SPANAIR; y hasta ocho aviones FUTURA (ver Anexo 1).

La cuarta compañía comercial privada española, LTE, se ha mantenido estable con sus tres B.757, operando casi en exclusiva vuelos para la compañía matriz LTU (Alemania). Mientras, BCM AIRLINES, que recibió su primer A.320 en noviembre de 1.996, ha llegado a operar hasta tres aviones del mismo modelo en diversas épocas del año.

La principal novedad del año 1.997 ha venido marcada por la aparición de la compañía AIR PLUS COMET, surgida a raíz de la suspensión de operaciones en diciembre de 1.996 de la compañía OASIS, recibiendo su primer A.310-300 en febrero (actualmente opera con dos), volando fundamentalmente rutas a América. Su mayor accionista es el Grupo Marsans.

El resto de compañías, que operan rutas regionales, PAUKNAIR y REGIONAL LÍNEAS AÉREAS se han mantenido estables durante 1.997. PAUKNAIR sigue operando dos reactores Bae.146 desde Melilla a diversos puntos de la Península y ciertas rutas dentro de ella y a las Islas Canarias. Mientras, REGIONAL LÍNEAS AÉREAS ha operado dos aviones SAAB 340 (uno de ellos accidentado en Oporto en el mes de agosto último). ■