

ciones e indudablemente desprestigia al 747 en beneficio de la competencia, pues sería atribuible bien a fallo de diseño, bien a fallo de mantenimiento. Hay que dejar claras las cosas no obstante. Mientras no existan pruebas irrefutables e inequívocas sólo se trata de una teoría, y en la investigación de los accidentes aéreos únicamente valen las pruebas incuestionables. Otra cosa es que a la vista de las circunstancias que concurrieron en el accidente del vuelo 800, con la inmersión de los restos en agua salina durante bastante tiempo, se llegue a tener algún día ese tipo de pruebas y haya que conformarse en su ausencia con teorías fundamentadas.

Si el accidente del vuelo 800 tiene muchas incógnitas, el sufrido por el Boeing 757 de Aero Perú el 2 de octubre, cuando efectuaba el vuelo 603 de la compañía, resulta incalificable, pues su causa fue que al menos las tres tomas de presión estática del lado izquierdo del avión estaban tapadas con cinta adhesiva, puesta por el personal de mantenimiento de la compañía durante una operación de limpieza de la aeronave, y no quitada posteriormente. No merece un adjetivo

más suave la colisión del Boeing 747 de Saudia y el Il-76 de Air Kazakhstan, acaecida el 12 de noviembre cerca de Nueva Delhi, donde unos procedimientos de tráfico cuando menos inadecuados, e indudablemente otras causas de momento en estudio pero que entran en el terreno de la negligencia, jugaron su papel en un desastre que segó nada menos que 349 vidas. Y qué se va a decir del fallido amerizaje del secuestrado Boeing 767 de Ethiopian, que demuestra como a pesar de todo siguen existiendo aeropuertos donde el terrorismo tiene las cosas fáciles.

Nadie debería llamarse a engaño. Por mucho que se avance en el terreno de la seguridad aérea, siniestros como esos deteriorarán de forma notable la imagen del transporte aéreo de cara al público. Tal vez la psicosis de inseguridad que crearon, ha contribuido negativamente en las polémicas surgidas en las últimas semanas de 1996 con el aeropuerto de Barajas como argumento. Desafortunadamente se han magnificado hechos y se han difundido disparates e inexactitudes de muy diversos calibres, como por desgracia es

habitual en estos casos. En otro orden de cosas, pero relacionado con ese asunto, conviene recordar que ni es cierto que el famoso apagón significó el primer cierre de la historia de Barajas -ese "hito" vino a suceder el 26 al 28 de mayo de 1973 por trabajos de pavimentación-, ni tiene nada que ver con la seguridad de un aeropuerto el hecho de que un avión se salga de una pista mojada tras aterrizar. En definitiva, habrá que pedir que impere la sensatez, pero a todos los niveles, por supuesto.

EL OCASO DE LAS HISTORICAS

La noticia de la absorción de McDonnell Douglas por Boeing, pues el término "fusión" empleado en los comunicados no pasa de ser un eufemismo que no refleja la auténtica realidad de las cosas, ha sido una sorpresa por lo rápida, que no por inesperada. La dinámica empresa que creó aviones tan grandes históricamente hablando como fueron el DC-3, el DC-4, el DC-6 y el DC-7, que con su DC-8 salió rauda a competir codo con codo con Boeing, en las dos últimas décadas

Compañías comerciales españolas

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH

DURANTE el último trimestre del año 1996, se han producido una serie de "altas y bajas" en el censo de compañías aéreas comerciales españolas, ya que durante el mismo han cesado sus actividades tres de ellas, si bien, por otra parte, han comenzado a operar otras tres nuevas compañías.

Entre las bajas, la primera de ellas se produjo a principios del pasado mes de octubre cuando la compañía Prima Air suspendió sus operaciones, debido a no alcanzar los objetivos fijados durante su corta carrera, ya que fue creada a principios de este mismo año, siendo su mayor accionista la compañía española dedicada a servicios de aero-taxi Flyair. Prima Air inició sus operaciones en marzo de 1996 con su primer avión, un SAAB 340A (matriculado EC-GGK), al cual se uniría poco después un segundo ejemplar del mismo modelo (aunque en versión 340B), y enlazando diversos aeropuertos, fundamentalmente de la cornisa cantábrica (Asturias, Bilbao, Santander y Santiago de Compostela), así como algunas rutas internacionales desde los mismos (ver RAA 04/96).

Asimismo, durante el mismo mes de octubre, concretamente el día 24, la junta general de accionistas de la compañía Centennial Airlines anunciaba la declaración de quiebra de la misma, debido fundamentalmente al bloqueo de uno de los dos aviones MD.83, que en esos momentos componían su flota, en el aeropuerto londinense de Gatwick, a causa de deudas acumuladas con la empresa irlandesa dedicada al alquiler de aeronaves "GECAS" (anteriormente denominada GPA Group), quedando el segundo avión (matriculado



EC-GHJ) en tierra en el aeropuerto de Palma por espacio de tres semanas, hasta que finalmente también fue devuelto a la compañía arrendadora el día 16 de noviembre. Centennial Airlines fue fundada en el año 1993 por un grupo de empresarios españoles (en su mayor parte mallorquines), habiendo llegado a operar un total de siete aviones MD.83 a lo largo de estos tres años y medio de existencia con los colores propios de la compañía, aunque con un máximo de cinco aviones al mismo tiempo en servicio.

Y para finalizar este aciago trimestre, precisamente un día tan señalado en el mundo de la Aviación como el 10 de diciembre pasado, la compañía Oasis International Airlines, presentaba en un juzgado de Madrid suspensión de pagos, momento en el cual su flota estaba compuesta por un único avión Airbus A.310 (A.310-324 matriculado EC-FXB), aunque mantuvo sus operaciones, realizando el día 14 un vuelo Madrid/Barajas-Nueva York/John F. Kennedy. Precisamente,



A3XX. Una sombra cada vez más alargada.

cambió su rumbo hacia el conservadurismo, invirtiendo el mínimo y apurando sus aviones comerciales hasta más allá de unos límites razonables. Una gestión mediocre hizo que su participación en el mercado de los aviones comerciales, que era del 30-35% en 1986, cayera hasta el 10-15% actual, pero sin embargo McDonnell Douglas

mantuvo el tipo hasta el último momento. Las declaraciones de los responsables de la compañía en Farnborough '96 hablando del MD-XX y de futuras versiones del MD-90, hicieron pensar que un nuevo talante estaba invadiendo a los dirigentes de la empresa y que tal vez se iniciaba un nuevo cambio de rumbo.

cuando se iba a proceder al embarque del pasaje para el vuelo de regreso, empleados de la compañía estadounidense Delta Airlines retiraron una pieza de un motor propiedad de la citada compañía norteamericana, que había sido alquilado a Oasis para este Airbus EC-FXB, debido a diversos problemas relacionados con la devolución del mismo, con lo que Oasis International se quedó materialmente sin aviones para continuar su programación de vuelos. Hay que recordar que esta compañía se constituyó en octubre de 1986, bajo el nombre de Andalucía International Airways, S.A./Andalusair, realizando al principio operaciones de "broker" aéreo, cambiando al nombre de Oasis Int., e iniciando sus vuelos comerciales propios, en mayo de 1988. A principios de 1996 una parte mayoritaria del paquete accionarial fue vendida a un grupo empresarial italiano.

En el lado positivo, encontramos la aparición de varias nuevas compañías, siendo, por orden de inicio de operaciones las siguientes:



—A mediados de 1996 se constituyó en las islas Canarias la compañía Canarias Regional Air, con la intención de hacerse un hueco en el mercado interinsular, en directa competencia con la compañía Binter Canarias. Conversaciones posteriores mantenidas con Air Europa concluyeron en la aparición en el mercado de la nueva compañía Air Europa Express, empresa "commuter" bajo el paraguas de la hoy en día decana de las compañías privadas comerciales en nuestro país. Este cambio también se vio reflejado en el ámbito de operaciones de la misma, ya que comenzó a operar el pasado día 1 de noviembre, enlazando los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca, con una flota compuesta hasta la fecha por tres aviones British Aerospace ATP, realizando vuelos con código de Air Europa, teniendo previsto establecer nuevas rutas desde Madrid y en el archipiélago canario, a medida que reciba más aviones ATP.

—Durante el verano de 1996 comenzó a gestarse por parte de una serie de empresarios mallorquines (en su mayor parte; algunos procedentes de la hoy desaparecida Centennial Airlines) una nueva compañía dedicada al mercado de vuelos charter, denominada BCM Airlines (iniciales tomadas del presidente de la compañía, Bartolomé Cursach Mas), teniendo previsto operar una flota de tres Airbus A.320. El primer avión de este modelo llegó al Aeropuerto de Palma el pasado día 14 de noviembre, con la matrícula EC-GKM, iniciando sus vuelos comerciales unos días más tarde.

—La última compañía que ha comenzado sus operaciones ha sido Líneas Aéreas Canarias, con sede en Tenerife y que, después de ciertos retrasos, el pasado día 10 de diciembre recibió en el Aeropuerto de Palma su primer avión Boeing B.727-200, equipado con motores de baja emisión acústica. Con este primer avión, matriculado EC-GKL, y al que se unirá en breve un segundo aparato del mismo tipo, tiene previsto iniciar sus actividades comerciales durante estas Navidades también en el mercado de vuelos charter.