

EN PORTADA

LLEGA EL NUEVO BOEING B-787 A AIR EUROPA

Más alto y más lejos

El primer Boeing 787-8 llega a Air Europa a mediados de marzo. Además de la revolución que supone la incorporación de un nuevo modelo a la flota de una aerolínea, las innovaciones técnicas del avión de doble pasillo de Boeing han marcado la línea de trabajo de los profesionales de Air Europa para preparar su entrada en servicio. Miles de euros de inversión, y dos años de duro trabajo antes de la fecha de entrega.

Esther Apesteguía | Fotos: R. Hill, L. Calvo y Boeing



Air Europa coge altura con su nuevo Boeing 787-8. El avión, que vuela más alto y más lejos, según Andrés Bello, director de operaciones de la compañía, permitirá el crecimiento de la aerolínea del grupo Globalia en el largo radio, y le distancia de su gran competidor, Iberia, al convertirse en la primera aerolínea española en contar en su flota con uno de los aviones de los llamados de última generación, con dos años de antelación respecto al eterno rival, que no recibirá su primer A350 hasta el año 2018.

La fecha prevista para la recepción de este primer avión, en la agenda de entregas de Boeing, es el 18 de marzo, cuando esta revista esté ya en el kiosco. La recepción oficial tendrá lugar en Charleston, Carolina del Sur, Estados Unidos, donde se encuentra la segunda FAL del avión. Durante este año está previsto que la compañía reciba cinco unidades en total, en los meses de marzo, segundo en junio, tercero en octubre y los dos últimos en diciembre,

todos ellos fabricados en la factoría de Carolina del Sur. Mientras que el primero de 2017 está previsto para finales de febrero de 2017 y ese avión se construirá ya en Everett, Estado de Washington.

El primer pedido de Boeing 787-8, por un total de ocho unidades, fue firmado por el presidente de Air Europa, Juan José Hidalgo, en el año 2013, a éste le siguió otro por el mismo número de aviones, que pronto fue sustituido por uno nuevo de 14 B-787-9, el modelo de mayor capacidad de la nueva familia de doble pasillo de Boeing, anunciado en noviembre de 2014 pero firmado con el fabricante norteamericano en diciembre de 2015. El valor del pedido, a precio de catálogo de esa fecha, ascendía a 3.600 millones de dólares, y fue anunciado por Boeing como *"El mayor pedido de aviones de fuselaje ancho realizado por una aerolínea española en la historia de Boeing."*

Lo que si estaba claro desde el pedido original, es que la aerolínea de la familia Hidalgo confiaba en Boeing la renova-

LAS CIFRAS

5

BOEING 787-8 habrá recibido Air Europa a finales de 2016.

400

PILOTOS asignados a la flota de B-787 cuando acaben de llegar todos los ejemplares en 2022.

3.600

MILLONES de Euros. Valor del pedido de los 14 B-787-9 a precio de catálogo en diciembre de 2015.

ción de su flota de largo radio. Así, pronto todos los departamentos de la compañía se pusieron en marcha para preparar la recepción del nuevo avión. Un proceso altamente complejo de gran transversalidad en una compañía aérea, en el que participan todos los

departamentos de la misma, y que insuere una gran cantidad de recursos, tanto económicos como humanos.

En el caso de Air Europa, además, y según nos confirma Alberto Linés, director de Mantenimiento de la compañía, más si cabe, ya que: *"Una cosa que hemos hecho diferente respecto a otras aerolíneas que han incorporado el modelo es que no hemos creado un equipo de trabajo específico para el avión, todos los profesionales de los departamentos implicados se han involucrado en el proceso."*

DOS AÑOS DE ANTELACIÓN

El proceso, según nos explican el director de Operaciones y el de Mantenimiento, en la sede de Globalia en Lluçmajor, empieza con la presentación del nuevo avión a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. *"Técnicos de Boeing y personal de Air Europa presentamos el avión a representantes de la Agencia, porque el nivel de documentación es elevado, más tratándose del primer avión del modelo con matrícula española, y siendo tan nuevo"*, nos co-



EN PORTADA

LLEGA EL NUEVO BOEING B-787 A AIR EUROPA

menta Alberto Linés. El director de Mantenimiento de Air Europa añade que no sólo para la Agencia era un avión totalmente nuevo, para la propia aerolínea también, porque se trata, según Linés: *“De un modelo de última generación con importantes evoluciones e innovaciones técnicas, así que para la entrada en servicio del avión los preparativos han involucrado a tres departamentos principalmente: Mantenimiento, Operaciones, y uno tercero de gran importancia en este avión, Sistemas.”*

El director de Mantenimiento de Air Europa describe el volumen de sistemas de información del avión como “revolucionario”. *“La cantidad de software 'cargable' en el avión, responsable de una gran cantidad de funciones de la aeronave, en el B-787 es, desde luego, bastante mayor que en el resto de modelos que operamos, y estos sistemas tienen que ser tratados como un componente más del avión, algo que se olvida con facilidad o no se tiene en cuenta cuando se habla de la preparación de la entrada en servicio de un avión”.*

En el Boeing B-787 el mantenimiento del avión se dividirá en tres partes, con tres proveedores distintos, el motor Rolls Royce Trent 1000 lo mantendrá el propio fabricante, para lo que se han firmado dos contratos con Rolls Royce, el segundo y último, para el mantenimiento de los motores de los 14 B-787-9 por un valor de 1.100 millones de dólares. Todas las revisiones del motor se llevarán a cabo en Derby, en la sede del fabricante del motor Trent 1000.

En materia de componentes Air Europa ha elegido a Luftansa Technik, mientras que la célula, o fuselaje y sistemas lo hará la propia aerolínea en Madrid, donde está basada la flota de largo radio de la compañía.

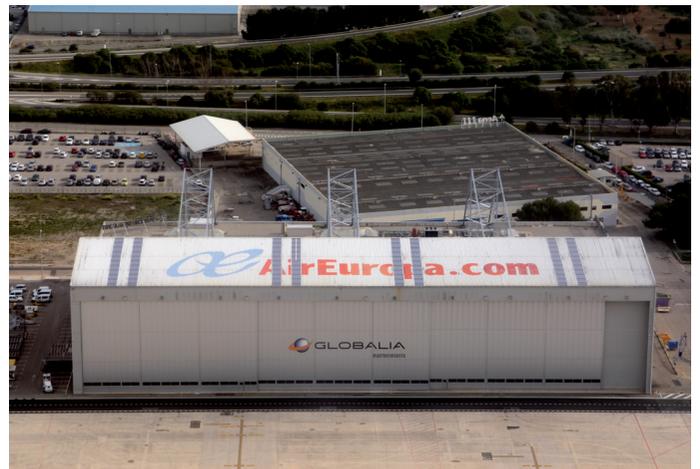
Para tal fin, y como ya es conocido, la aerolínea firmó con Aena la adjudicación de una parcela, en la zona conocida como Rampa 7, que alojará un hangar de 10.600 metros cuadrados y podrá albergar, de for-



A finales de 2017 Air Europa habrá recibido sus primeros 8 Boeing 787-8, y en 2022 todos los B-787-9.

ma simultánea, hasta tres aviones de fuselaje ancho, con otros 4.800 metros dedicados a oficinas. La inversión anunciada por el presidente de la compañía para la construcción y equipamiento del hangar asciende a 30 millones de euros. Hidalgo declaró en ese momento que podrían llegar a crearse 500 puestos de trabajo en la instalación.

Aunque en un primer momento se anunció que las el hangar estaría listo en 2017, lo cierto es que las obras todavía no han empezado, aunque en términos de mantenimiento del B-787 esto no supondría ningún problema, explica Alberto Linés, porque la prime-



El mantenimiento del B-787 se hará en un nuevo hangar en Madrid.

ra revisión C del nuevo avión se tendría que realizar en tres años, cuando sin duda el hangar ya esté funcionando.

Los que si están ya preparados, con su cualificación en el avión, es un primer grupo de ocho TMA,s que ya han hecho el curso en Boeing, mientras que otros dieciséis lo están acabando ahora, y otro nuevo grupo de ocho TMA,s se inicia en el

avión. Cuando el avión llegue a Madrid a mediados de marzo, según los cálculos de la división de mantenimiento, ya habrá un total de 16 TMA,s con la acreditación en B-787.

“El programa de formación incluye una parte teórica, otra práctica y otra sobre avión, on job training. Las dos primeras se están llevando a cabo en las instalaciones de mantenimien-



EL MAX EN EL HORIZONTE

Uno de los objetivos que persigue Air Europa con la incorporación del nuevo Boeing 787 es disponer de una flota moderna, que aporte importantes mejoras en la eficiencia y, por tanto, un considerable ahorro de costes en la operación del avión.

La juventud de sus aviones como forma de ahorro y eficiencia ha sido siempre una prioridad para el presidente de la aerolínea, Juan José Hidalgo, que no se cansa de repetirlo, comparándose, además, con Iberia. Respecto al A330, el nuevo avión de largo radio de Iberia hasta que en 2018 comience a recibir sus nuevos A350, llegó a afirmar que: "Algunos incorporan a su flota como avión moderno modelos que Air Europa va a eliminar por antiguos".

Y aunque el director de Operaciones de Air Europa, Andrés Bello, confirma que el A330 es

un gran avión, no puede dejar de poner en valor las ventajas de un modelo de diseño más moderno, como es el B-787. "A los pilotos – nos comenta Andrés Bello – les encanta el avión. Es fácil de pilotar, vuelo más alto, más rápido y más lejos, y eso es siempre una ventaja."

Tanto Bello como Linés confirman que el nuevo B-737 MAX está el horizonte de la aerolínea. No se piensa en ningún otro modelo para la renovación de la flota de corto y medio radio. La elección tiene el mayor sentido posible si se piensa en los deseos del presidente. "Los B-737-800 van cumpliendo años también — explica Alberto Linés— y aunque este año vamos a recibir dos nuevos ejemplares, si queremos mantener una flota con una edad media baja, hay que ir renovando, y el MAX es el avión que está en el horizonte de Air Europa".



La decisión de alquilar un B-787-8 antes de la llegada del avión en propiedad ha supuesto un importante ahorro.

to que Boeing tiene en Miami, Estados Unidos, y en Gatwick, Londres.", explica el director de Mantenimiento. Mientras que la tercera se puede hacer ya en Madrid, gracias a que la aerolínea opera un B-787 de la polaca LOT, en régimen de wet lease. Disponer de un ejemplar del avión ha sido, en opinión de Alberto Linés, una gran ventaja, "No siempre es fácil y no siem-

pre dispones de un ejemplar, el hecho de disponer del avión de LOT nos ha facilitado las cosas enormemente en términos de formación de técnicos de mantenimiento en esta fase, además de abaratar considerablemente el coste final".

Según Linés, a finales de año un total de 80 TMA,s de la división estarán certificados en el avión. "El plan es conseguir el

máximo de técnicos certificados en el modelo."

HASTA 400 NUEVOS PILOTOS

La formación de los pilotos es el otro "gran asunto" que hay que afrontar con antelación para la entrada en servicio del avión. Así, una tanda de ocho nuevos comandantes ya tienen la anotación en su licencia pa-

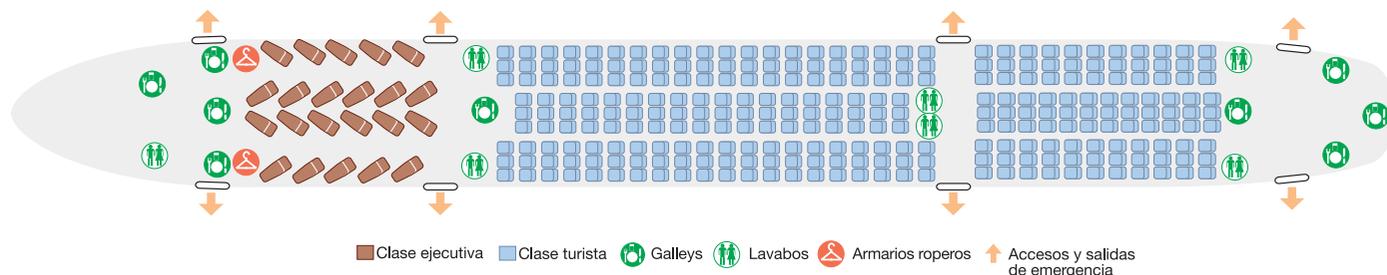
ra el B-787. Estos, que según el director de Operaciones de Air Europa, Andrés Bello, han sido elegidos entre los más veteranos de la aerolínea, serán los responsables de dar la suelta al resto de sus compañeros hasta final de año. Según Bello, los primeros ocho pilotos proceden de la flota de A330, además de por la similitud de la operación, siempre de largo radio, Andrés Bello apunta otra razón importante, "han pasado ya el curso ETOPS, y queremos empezar con una fuerte calificación de pilotos ETOPS en la nueva flota."

En este sentido Bello confirma la afirmación de Alberto Linés sobre la gran ventaja que ha supuesto disponer del Boeing 787 de LOT desde abril del pasado año, cuando Air Europa inauguró la ruta a Miami con el modelo alquilado a la compañía polaca.

Según ha podido saber Fly News, el departamento de Operaciones de Air Europa maneja

EN PORTADA

LLEGA EL NUEVO BOEING B-787 A AIR EUROPA



Air Europa ha decidido configurar su nuevo B-787-8 en dos clases, 22 nuevos asientos de Bussines Class y 276 en turista.

LA FIBRA NO SE CORROE

Si hacemos caso de la información que difunde cualquier fabricante, los ahorros que en diferentes apartados supone la incorporación de un nuevo avión son siempre más que evidentes. Sin embargo, ¿Hasta dónde podemos hacer caso de esta información?

Según el director de Mantenimiento de Air Europa, Alberto Linés, estos ahorros son estudiados por la aerolínea con lupa, de hecho, si no se cumplen hay penalizaciones firmadas en el contrario. Linés explica estos ahorros en el área de mantenimiento. Las revisiones C se amplían doce meses, de dos a tres años. Además, explica, la fibra de carbono, un material utilizado en el 50 por ciento de la estructura del B-787, añade otra serie de ventajas, por ejemplo, la ausencia de corrosión.

“La fibra de carbono, además de que no presenta corrosión, tampoco sufre fatiga, por lo que las revisiones estructurales aunque existen, son testimoniales, frente a las que tiene que pasar el A330, una menor a los seis años y otra mayor a los doce, en el B-787 el fabricante estipula revisiones estructurales a los ocho, diez y doce años.” Por último, la fibra de carbono presenta mucha mayor resistencia a los golpes y deformaciones.



El B-787-8 de Air Europa en la FAL de Charleston.

Andrés Bello, director de Operaciones de Air Europa y Alberto Linés, director de mantenimiento



el siguiente calendario en cuanto a las tripulaciones de pilotos se refiere: en marzo, cuando llegue el primer B-787, habrá un total de 18 pilotos cualificados, en abril ya serán 28, cifra que se mantendrá hasta junio, cuando la cifra alcance los 38, a los que se irán sumando diez nuevos pilotos hasta diciembre de 2016, cuando el calendario estipula que ya debería haber 88 pilotos habilitados para el avión. A finales de 2017 la cifra habrá alcanzado los 152 pilotos.

El ratio de pilotos por Boeing 787 será de 18 en el mes de la recepción del avión, hasta una media de 19 pilotos por avión a finales de 2017.

Según nos explicó Andrés Bello, en el año 2022, cuando se haya contemplado la recepción de

El B-787 sustentará el crecimiento de la compañía en el largo radio, con aperturas como Bogotá y México.

todos los Boeing 787-8 y -9, habrá un total de 400 pilotos asignados a la flota y hasta 1.800 TCPs, lo que hace una media de 90 personas por avión, es decir, diez tripulaciones asignadas a cada uno.

El director de operaciones de Air Europa también nos confirmó que hasta finales de 2017 se contempla la incorporación de 80 nuevos pilotos, entre los que se incluyen los que se rein-

corporarán a la aerolínea que fueron afectados por el ERE de 2013 que ahora ha revocado el Tribunal Supremo. Bello explicó que se ha llegado a un acuerdo con SEPLA para fijar las condiciones de la reincorporación, aunque no nos confirmó ni el número ni las fechas en las que éstas se irán produciendo.

Cuando salimos de Lluçmajor tanto el director de Operaciones, Andrés Bello, como el de Mantenimiento, Alberto Linés, se preparaban para hacer las maletas rumbo a Charleston para recibir, si se cumple la agenda prevista, el 18 de marzo a la nueva joya de la corona de la aerolínea que preside Juan José Hidalgo.

Cuando en 2022 se acaben de recibir los 22 nuevos Boeing 787 se alcanzará también otro de los deseos del famoso presidente de Air Europa, Juan José Hidalgo, el de disponer de una de las flotas en servicio más modernas de Europa. En esa fecha, y según nos confirman ambos directores generales, esta edad media será de unos tres/cuatro años, que podría bajar a dos si se finalmente se confirma el pedido de B-737 MAX, entre 20 y 22 unidades, para renovar la flota de corto y medio radio de Air Europa.