

La Aviación civil en Iberoamérica

MARTIN CUESTA ALVAREZ
Ingeniero Aeronáutico

INTRODUCCION

EL potencial del Transporte Aéreo de los Países Iberoamericanos, se considera por lo general, junto con los de la Región denominada Latino América y Caribe, esto es, los 20 Países Iberoamericanos, a los que se suman las actividades de Países isleños como Jamaica, Bahamas, Barba-

dos, Islas Vírgenes y Trinidad y Tobago, y Países continentales como el centro-americano de Belize, y los sudamericanos de Guyana (antigua Guayana Británica), Surinam (antigua Guayana Holandesa), y la Guayana Francesa; países que entre todos ellos, tienen 80 aviones y más de 6.000 empleados en sus Líneas Aéreas, distribuidas en 15 Compañías.

Damos este "flash", porque entendemos que esa flota de 80 aviones, juega un papel importante dentro del Caribe y América Central; la mayor parte de esos aviones son de radios de acción corto y medio, predominando los turbohélices. Nosotros vamos a centrar nuestra atención en los 20 Países de Iberoamérica.



en Iberoamérica tiene una utilización elevada que merece ser analizada por separado.

Fig. 1. 803 AERONAVES COMERCIALES MATRICULADAS EN IBEROAMERICA*

Marcas de nacionalidad y número de aeronaves de cada país

ARGENTINA LQ, LV 70	HAITI HH 8
BOLIVIA CP 10	HONDURAS HR 5
BRASIL PP, PT 197	MEXICO XA, XB, XC 163
CHILE CC 33	NICARAGUA YN 6
COLOMBIA HK 85	PANAMA HP 5
COSTA RICA TI 11	PARAGUAY ZP 7
CUBA CU 61	PERU OB 21
ECUADOR HC 20	REP. DOMINIC, HI 17
EL SALVADOR YS 11	URUGUAY CX 5
GUATEMALA TG 13	VENEZUELA YV 55

* Datos de marzo de 1992.

LA AVIACION CIVIL

Anticipamos a nuestros lectores que Iberoamérica ha optado por su porvenir en la Aviación Comercial, por aviones bimotores, y de forma especial por los de gran radio de acción; los factores de ocupación que, incluidas las grandes Compañías, están entre el 60% y el 65%, en general, podrán ser mejorados con aviones más pequeños, manteniendo las frecuencias de los vuelos, y que pueden ser utilizados en viajes transcontinentales y transatlánticos, dadas las características EROPS (Extended Range Operation) de estos aviones.

Nuestra exposición va a ser en el orden: Aviación Comercial, Aviación General y Aviación de Negocios. Hemos desligado la Aviación de Negocios de la Aviación General, a la que pertenece, porque como vamos a ver,

LA AVIACION COMERCIAL

En la figura 1 hemos resumido la distribución de los 803 aviones comerciales, que según datos de marzo de este año 1992, operan en los diferentes países iberoamericanos, enumerados por orden alfabético.

Esos 803 aviones, agrupados en flotas de radios de acción corto, medio y largo, se presenta en la figura 2.

Obsérvese que en cuanto al modo de propulsión, predominan los turbo-reactores, seguidos por los turbohélices y también hay 25 aviones con motores alternativos de pistón, que hemos contado así: 5 Curtiss "Command", 8 DC-3; 4 Convair; un DC-4, 3 DC-6, y 4 Super Constellation, con base, estos últimos, en la República Dominicana.

En la figura 3 presentamos el índice del número de aviones que cada país tiene por cada millón de habitan-



Fig. 4. Aerolíneas Argentinas tiene una flota de 6 aviones Boeing 747-200 B, como el de la fotografía, y un DB 747 SP, con los que realiza los vuelos grandes distancias, hasta los lugares del mundo, más apartados de Buenos Aires

Fig.3. IBEROAMER.	POBLACION MILLONES DE HABITANTES	NUMERO DE AVIONES POR CADA MILLON DE HAB.
CONJUNTO DE PAISES	387,157	2,074
ARGENTINA	30,531	2,293
BOLIVIA	6,383	1,566
BRASIL	135,539	1,453
CHILE	11,990	2,752
COLOMBIA	24,418	3,481
COSTA RICA	2,593	4,242
CUBA	10,097	6,041
ECUADOR	9,367	2,135
EL SALVADOR	5,564	1,977
GUATEMALA	7,966	1,632
HAITI	5,451	1,468
HONDURAS	4,366	1,145
MEXICO	78,820	2,068
NICARAGUA	3,263	1,839
PANAMA	2,180	1,839
PARAGUAY	3,388	2,066
PERU	18,653	1,126
REP. DOMINIC.	6,261	2,715
URUGUAY	3,004	1,664
VENEZUELA	17,323	3,175

Fig. 2. FLOTAS DE AVIONES COMERCIALES Y NUMERO DE COMPAÑIAS AEREAS EN LOS PAISES IBEROAMERICANOS

PAIS AMERICA Central-Caribe Del Sur	PROPULSION * Cías.	RADIO DE ACCION									TOTAL AVIONES	
		CORTO			MEDIO			LARGO				
		P	TH	TJ	P	TH	TJ	P	TH	TJ		
ARGENTINA	4	-	7	-	-	14	40	-	-	9	70	
BOLIVIA	1	-	2	-	-	-	7	-	-	1	10	
BRASIL	7	-	12	-	-	35	116	-	-	34	197	
CHILE	3	-	-	-	-	-	24	-	-	9	33	
COLOMBIA	8	-	15	-	-	18	42	-	-	10	85	
COSTA RICA	1	-	-	-	-	-	11	-	-	-	11	
CUBA	2	3	-	-	-	-	44	-	-	14	61	
ECUADOR	5	-	-	2	-	2	8	-	-	8	20	
EL SALVAD.	1	-	-	-	-	-	10	-	-	1	11	
GUATEMALA	3	2	6	-	-	1	-	3	1	-	13	
HAITI	3	4	-	-	-	2	-	-	2	-	8	
HONDURAS	1	-	-	-	-	1	4	-	-	-	5	
MEXICO	10	3	20	-	-	-	122	-	-	18	163	
NICARAGUA	1	-	3	-	-	-	2	-	1	-	6	
PANAMA	2	-	-	3	-	-	2	-	-	-	5	
PARAGUAY	1	-	-	-	-	1	-	-	-	6	7	
PERU	3	-	-	-	-	2	6	-	-	13	21	
REP. DOMI.	5	1	-	-	-	1	-	8	4	-	17	
URUGUAY	2	-	1	-	-	-	3	-	-	1	5	
VENEZUELA	5	-	-	-	-	7	37	-	-	11	55	
Total IBERO-AMERICA	68	13	66	5	-	4	80	489	8	-	138	803

* P.-Motores de Pistón TH.-Turbohélices TJ.-Turborreactores
Datos de marzo de 1992

tes. Dada la diversidad del número de aviones y número de habitantes, puede no resultar muy significativo, pues, por ejemplo, Brasil y México, que son los Países Iberoamericanos con mayor número de aviones, presentan este índice relativamente bajo, pues son también los países de mayor número de habitantes, con mucha diferencia respecto de los demás. Quizá el valor medio de ese índice para toda Iberoamérica, que es de 2,074, sea el que pueda dar idea de la relación aviones/habitantes con respecto a otras regiones del mundo, y así en la Comunidad Europea es de 8,582 aviones por cada millón de habitantes, lo que se deduce de los 2.807 aviones que en conjunto tienen los 12 países de la CE, y sus 327,064 millones de habitantes.

En cuanto a los 803 aviones comerciales de Iberoamérica, es prácticamente igual a la suma de los aviones que poseen Francia y España (529 y 281 respectivamente), países estos que ocupan los puestos 3 y 4, en este "ranking", de la Aviación Comercial

Fig.5. LA AVIACION COMERCIAL: RESULTADOS DE EXPLOTACION (PAS, PKT, TKT)*

IBEROAMERICA	PAS (x 1.000)	PKT (millones)	TKT (x 1.000)	NUMERO DE EMPLEADOS**	NUMERO DE AVIONES**
% mundial ()	70.389 (5,69%)	100.952 (5,07%)	3.885.945 (5,92%)	104.775 (5,20%)	803 (5,86%)
PORCENTAJES IBEROAMERICA/OTRAS REGIONES					
USA Y CANADA	13,20%	12,55%	19,70%	14,75%	11,30%
EUROPA	17,40%	14,95%	18,75%	13,00%	20,25%
RESTO DEL MUNDO	30,80%	24,60%	18,85%	27,20%	44,45%
* Datos del año 1990. ** Datos de marzo de 1992.					

de la CE, precedidos por el Reino Unido que ocupa el número 1, y por Alemania con el puesto número 2.

Iberoamérica tiene 68 Compañías Aéreas; la CE 121.

En la figura 5 se incluye un cuadro resumen de los resultados de explotación del transporte aéreo en Iberoamérica, comparados, en porcentaje, con otras tres grandes regiones del mundo. Puede observarse que el porcentaje próximo al 5 es prácticamente común, tanto para el número de pasajeros transportados, como para el de pasajeros x kilómetro, el de Tm x km, el número de empleados en las líneas aéreas y el número de aviones. Hay, pues, uniformidad de relación entre los medios disponibles y los resultados conseguidos.

LAS COMPAÑÍAS IBEROAMERICANAS DE TRANSPORTE AEREO

Se muestra en la figura 6, el "ranking" de las 10 primeras compañías de Iberoamérica, relacionadas en orden al número de pasajeros transportados en 1990, para las cuales pueden identificarse otros índices de explotación.

Hacemos un breve resumen de las compañías aéreas de cada país:

- ARGENTINA

Las 4 compañías aéreas de Argentina son: Aerolíneas Argentinas, que es la compañía de bandera; Austral Líneas Aéreas; LADE (Líneas Aéreas del Estado), y TA Rioplatense. LADE es una rama de la Fuerza Aé-

rea Argentina, que opera en 31 aeropuertos nacionales, y TA Rioplatense está dedicada solamente al transporte de carga.

Aerolíneas ocupa el puesto número 6 en el "ranking" de transporte de pasajeros de las compañías iberoamericanas (figs. 4 y 6).

- BOLIVIA

La Compañía de bandera de Bolivia, es Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), y única de aquel país andino, realiza operaciones regulares de transporte de pasajeros y carga a 21 ciudades de Bolivia, y 15 destinos internacionales. Sus 10 aviones están distribuidos así: 1 Boeing 707, 6 Boeing 727, 1 Airbus A 310 y 2 Fokker 27.

LAB pertenece prácticamente al Gobierno que es propietario del 99,98% de la compañía.

- BRASIL

Brasil cuenta con 7 Líneas Aéreas comerciales, de las cuales 4 están dentro del "ranking" de las 10 primeras de Iberoamérica: Varig, Vasp, Cruzeiro y Transbrasil (fig. 6).

Varig es una Compañía con capital privado, la mayor parte de la Fundación Rubén Berta, como es el caso, también de Cruzeiro.

En la figura 7 hacemos referencia a la potente flota de Varig, con aviones Boeing 767 ER.

Las otras tres compañías aéreas de Brasil son: TABA (Transportes Aére-

Fig. 6. RESULTADOS DE OPERACIONES DE LAS 10 PRIMERAS COMPAÑÍAS AEREAS IBEROAMERICANAS RANKING POR EL NUMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS (AÑO 1990) FLOTA DE AVIONES Y NUMERO DE EMPLEADOS (MARZO 1992)

COMPAÑIA	PAIS	P A (miles)	P K T (millones)	F C (%)	T K T (miles)	FLOTAS DE AVIONES				Número de empleados	
						BO	MD	A	DIVERSOS		TOTAL
1 MEXICANA											
DE AVIACION	MEXICO	9058	11447	-	113819	44	6	11	-	61	11200
2 VARIG	BRASIL	6443	16799	70	924203	54	12	-	14	80	27000
3 AEROMEXICO	MEXICO	5479	6803	65,6	28916	6	39	-	-	45	5524
4 VASP	BRASIL	4670	4499	-	96682	36	-	3	-	39	8584
5 AVENSA	VENEZ.	3406	1393	56,1	-	18	-	-	2	20	2700
6 AEROLINEAS											
ARGENTINAS	ARGEN.	3307	8529	-	195235	27	-	-	4	31	10372
7 AVIANCA	COLOM.	3205	3449	-	82214	28	-	-	-	28	5900
8 CRUCEIRO	BRASIL	3137	3314	70,1	75563	12	-	2	-	14	2535
9 TRANSBRASIL	BRASIL	2603	3773	63,9	156.141	26	-	-	-	26	5703
10 LAN CHILE	CHILE	753	2115	63,2	209859	9	-	-	2	11	1610

PAS.-Pasajeros FC.-Factor de ocupación (pasajeros) BO.-Boeing
PKT.-Pasajeros x km Transportados. TKT.-Toneladas x km Transportadas (de carga). MD.-Mc Donnell Douglas. A.-Airbus.

os Bahía Amazónica), TAM (Transportes Aéreos Regionales), y Río Sul.

El número de empleados de líneas aéreas en Brasil es el mayor de todos los países iberoamericanos: 46.492, frente al total de 104.775.

- CHILE

Además de LAN-Chile (LAN.-Líneas Aéreas Nacionales), su compañía de bandera, que ocupa el número 10 en importancia de las Compañías Aéreas de Iberoamérica, (figs. 6 y 8), hay otra compañías importante: Ladeco (Línea Aérea del Cobre), con una flota de 21 aviones, figura 9.

LAN-Chile fue fundada por el Gobierno de Chile en 1929, y fue privatizada en 1989. Ladeco se creó en 1958 y ahora es controlada principalmente por el Grupo Ibáñez (67%) y por Anset Transport (25%).

Fast Air Carrier, también de Chile, opera sólo con carga.

- COLOMBIA

Avianca (Aerovías Nacionales de Colombia), es la Compañía más antigua de América; se fundó en 1940, derivada de SCADTA, fundada en 1919. Su flota es toda de aviones Boeing, en total 28.

Avianca ocupó en 1990 el número 7 en el "ranking" del número de pasajeros transportados por todas las compañías de Iberoamérica (fig. 6)

Subsidiaria de Avianca es la Sociedad Aeronáutica de Medellín.



Fig. 7. Varig posee una moderna flota de 10 aviones Boeing 767 ER (Extended Range); vuela a 45 ciudades de Brasil y a 41 en los cinco continentes del mundo.

Aerolíneas Centrales de Colombia (ACES), que realiza casi 5.000 vuelos por mes con 40 destinos a través de Colombia; Aerotaca, Intercontinental, Satena (Servicios de Aeronavegación a Territorios Nacionales); Tampa (Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos), y Aerovías Colombianas, completan el amplio espectro del Transporte Aéreo de Colombia.

- COSTA RICA

La única compañía de transporte aéreo en Costa Rica, es LACSA (Líneas Aéreas Costarricenses, S. A.), en la que participa el Gobierno con el 3,8%, los empleados de la compañía con el 6,5%, siendo el 89,7% de par-

ticipación pública. Opera con 5 aviones Boeing 727, 4 Airbus A 320 y dos A-310.

- CUBA

En Cuba hay dos compañías aéreas: cubana (Empresa Consolidada Cubana de Aviación) y Caribbean de Cuba, ambas tienen prácticamente todas sus flotas aviones de fabricación soviética (fig. 10) que abarcan la amplia gama que era Aeroflot de la antigua URSS (RA y A nº 608, Nov 1991).

Aero Caribbean, fundada en 1982, vuela además con 3 aviones históricos DC-3.

- ECUADOR

Hay 5 compañías aéreas en Ecuador, siendo Ecuatoriana (Empresa Ecuatoriana de Aviación), la compañía de bandera, que tiene solamente aviones de gran radio de acción (4 Boeing 707 y un DC-10-30). Formada Ecuatoriana en 1974, es ahora de capital privado.

Las otras 4 líneas aéreas son: AL Nacionales; SAETA (Sociedad Ecuatoriana de Transporte Aéreo); SAN, y TAME (Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos), esta última es una rama de las Fuerzas Aéreas que vuela comercialmente desde el 62, y que es la más fuerte tras Ecuatoriana.

- SALVADOR

La única compañía aérea es TACA (International Airlines), fundada en



Fig. 8. Con un avión Boeing 767 ER, como el de la fotografía, de los cuales posee 3 unidades, LAN CHILE fue la 1ª Línea Aérea que realizó la travesía del Atlántico Sur, con un bimotor, sin escalas, desde Río de Janeiro a Madrid, en septiembre de 1986



Fig. 9. LADECO (Líneas Aéreas del Cobre), de Chile, posee una flota de 17 aviones, de los que 13 son Boeing. En la fotografía, el más moderno, un 757 que ha comenzado a operar en régimen de "leasing".

1931, que hace vuelos programados con pasajeros y carga a 12 ciudades en 9 países. Su flota es de 11 aviones Boeing, entre los que se incluyen tres de nueva tecnología: 1 Boeing 767-300 ER y dos 737-300, fig. 11.

- GUATEMALA

Hay tres compañías aéreas, siendo la de bandera, Aerolíneas de Guatemala, con una flota de 7 aviones: 3 Boeing 727, y el resto propulsados por motores de pistón (DC-6, DC-3 y

Convair). La compañía nacional obtuvo este "status" en 1945, había sido fundada en 1939, y comenzó a privatizarse en 1989.

Guatemala Aeroquetzal y Aerovías de Guatemala, operan con aviones turbohélice de pequeño radio de acción.

- HAITI

Es el único país de Iberoamérica en el que todos sus aviones son de propulsión por motores alternativos de pistón.

La Haití, que es la Compañía de bandera, opera sólo servicios de carga con 3 stiss C-46 "Command".

Haiti Air Freigh, también transportista de carga, vuela con un DC-6, un DC-4 y un Curtiss "Command".

Haiti Regional, que es subsidiaria de Hait Air Freight, hace servicios regulares de pasajeros con dos Convair 440 Metropolitan.

- HONDURAS

La única compañía aérea es SAHSA (Servicio Aéreo de Honduras, S. A.), fundada en 1945, nacida de la fusión con TAM (Transportes Aéreos Nacionales), también de Honduras, creada en 1947, se adoptó el nombre común de SAHSA en 1991.

SAHSA vuela 4 Boeing 737-200 y un Lockheed L-188.

- MEXICO

Es el país iberoamericano que tiene el mayor número de compañías aéreas, concretamente 10, de las cuales dos de ellas ocupan el "ranking" número 1 y el número 3 de pasajeros transportados en 1990, son, respectivamente, Mexicana de Aviación Aeroméxico (fig. 6).

Aeroméxico, tras la bancarrota de abril de 1988, resurgió restaurando sus vuelos con 30 puntos del país y



Fig. 10. Cubana, tiene todas sus flotas de aviones, fabricados por la antigua URSS. En la fotografía, captada en el aeropuerto de Madrid-Barajas, un Ilyushin 62M, avión de cuatro motores "turbofan" Soloviev. 12 aviones de este tipo, componen la flota con la que Cubana realiza los vuelos de gran radio de acción.



Fig. 12. Aeroméxico tiene actualmente en vuelo 4 aviones Boeing 767 (como el de la fotografía) y dos 757, flotas de este tipo que serán aumentadas en 1996, cuando reciba 18 unidades más entre BO 767 y BO 757.

con 5 ciudades de Estados Unidos; tiene una flota muy moderna (fig. 12) y en la actualidad un 65% pertenece al Grupo Dictum, un consorcio de intereses mexicanos, y el otro 35% a la Unión Mexicana de Pilotos (ASPA).

Ninguna compañía mexicana tiene aviones turbohélices, y ha sido ahora Aeroméxico la que ha pedido 27 aviones Metro III.

Otras compañías de México, enumeradas por la potencialidad de su flota de aviones son: LATUR, Aeromar, Aero California, Aero Cancun, Aero Caribe, Aero Cozumel, La Occidental y Litoral, esta última recién creada, para operar en vuelos "charter".

– NICARAGUA

Su única compañía aérea es Aeronica (Aerolíneas Nicaragüenses), que realiza servicios regulares de pasajeros y carga; sus seis aviones son de tipos muy diferentes: 1 Boeing 720 y otro 727, 1 DC-6B, un CASA 212, y dos Antonov An-26. El Gobierno es el propietario de Aeronica.

– PANAMA

La compañía nacional COPA (Compañía Panameña de Aviación), vuela con dos Boeing 737; fundada en 1944 por Pan American, es ahora

totalmente del gobierno panameño.

Aerolíneas Pacífico Atlántico (Aeroperlas), opera con tres turbohélices De Havilland Twin Otter.

– PARAGUAY

La única compañía aérea, y que por lo tanto es la de bandera del país, es Líneas Aéreas Paraguayas, con una flota de 7 aviones, de los cuales 6 de reacción son de largo alcance: 3 DC-8 y 3 Boeing 707, con los que vuela a América del Norte y del Sur, y a Eu-

ropa (Madrid, Bruselas y Frankfurt), y un Lockheed Electra.

– PERU

La compañía de bandera es Aero Perú, creada en 1973; comenzó siendo totalmente del Gobierno, y empezó a privatizarse en 1981. Vuela con un DC-8, 2 Boeing 727 y 1 Fokker 28.

Aeronaves del Perú se fundó en 1965 y comenzó a operar en 1971, cuando compró el 65% del capital de Faucet de Perú, formando "holding"



Fig. 11. Toda la flota de aviones de TACA Internacional, de El Salvador, es de aviones Boeing. En la fotografía, el más moderno, un BO 767 que opera en régimen de "leasing", en tanto reciba dos aviones de este tipo, que tiene pedidos en firme.

**Fig. 13. LA AVIACION GENERAL: 15.200 AVIONES*
ACTIVIDADES:**

HORAS DE VUELO (x 1.000)	ENSEÑANZA	NEGOCIO	TURISMO	TRABAJOS AEREOS		DIVERSOS	TOTAL
				AGRICULTURA	OTROS		
	630	800	500	820	500	50	3300
DESPEGUES x 1.000	1370	1320	780	1500	850	110	5930

PORCENTAJES IBEROAMERICA/OTRAS REGIONES					TOTAL AVIONES EN EL MUNDO: 296.300 AV			
USA Y CANADA 232080 AV	HV	9,00%	8,95%	4,50%	39,80%	20,30%	9,80%	10,35%
	D	8,75%	14,45%	3,30%	34,50%	16,60%	7,35%	8,50%
EUROPA 33200 AV	HV	37,75%	53,35%	31,25%	136,70%	135,15%	4,20%	48,00%
	D	24,25%	42,60%	25,60%	76,90%	75,90%	4,00%	33,65%
RESTO MUNDO* 15830 AV	HV	41,20%	79,20%	122,00%	90,10%	143,00%	13,15%	72,00%
	D	40,20%	68,40%	97,50%	79,80%	125,00%	15,70%	63,15%

*Excluida la antigua URSS y China.

Datos del año 1990.

con esta compañía, que tiene 3 Boeing 737 y 3 DC-8.

- REPUBLICA DOMINICANA

Dominicana de Aviación que es la compañía de bandera del país, tiene una flota de 5 aviones: 1 Boeing 707 y 4 Boeing 727.

Agro Air International es un operador de carga con 5 aviones todos de reacción. Aerochago vuela dos Super Constellation y un Convair 240; AL Litoral vuela también 2 Super Constellation y un Curtiss "Command". Aerotours Dominicano es una compañía de vuelos "charter" que tiene un Caravelle.

- URUGUAY

La compañía nacional es PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea) creada en 1936 y nacionalizada en 1945. Tiene una flota de 4 aviones Boeing: un 707 y tres 737.

Aero Uruguay, recién creada, opera sólo vuelos "charter".

- VENEZUELA

Viasa (Venezuelan International Airways, S. A.), es la compañía de bandera, con

dos Airbus A 300-B4, 5 DC-10-30, y un DC-8; es totalmente del Estado.

Avensa (Aerovías de Venezuela, S. A.), ocupó el número 5 de las compañías iberoamericanas en el transporte de pasajeros, en 1990 (fig. 6).

Línea Aeropostal Venezolana, con 24 aviones, es, con Avensa, la de mayor número de aviones de Venezuela.

Completan las cinco compañías aéreas: International Cargo de Venezuela, y Zuliana, ambas para transporte de carga.

LA AVIACION GENERAL

Iberoamérica está en este área, en una cota superior (fig. 13) a la que

ocupa en la Aviación Comercial, pues, por ejemplo, los 15.200 aviones de su aviación general, vuelan el 48% de las horas que hace Europa, y la utilización para trabajos aéreos, es, incluso superior a la de Europa, aún teniendo ésta un número de aviones, doble que Iberoamérica. Ver figura 16.

LA AVIACION DE NEGOCIOS

Iberoamérica ocupa el número 3 en el "ranking" de la Aviación de Negocios, dentro del contexto mundial por regiones, sólo aventajada por Estados Unidos y Europa, si bien prácticamente comparte el número 2 con ésta, pues según información de GAMA (General Aviation Manufacturers Association), en los tres últimos años el aumento de la flota de estos aviones en Europa ha sido del 9%, en tanto en Iberoamérica se han incrementado en un 15%.

Los reactores para la Aviación General son de Beech, BAe, Canadair, Cessna, Dassault, Gulfstream, Learjet, ... y turbohélices de Embraer, Cessna, Dornier, Piper...

Destaca el elevado número de aviones de nego-

Fig.14. FLOTA DE AVIONES DEL TIPO EJECUTIVO/NEGOCIOS
Predominio de los Turbohélices

REGION	TH	TJ	TOTAL
IBEROAMERICA	866	544	1410
USA Y CANADA	5455 5,87%	4686 8,37%	10.141 13,90%
EUROPA	8880 9,75%	785 69,30%	1655 85,20%
RESTO DEL MUNDO*	631 137%	484 112,40%	1115 126,45%
FLOTA MUNDIAL	15832 5,47%	6499 8,37%	14321 9,85%

Los porcentajes que se indican, son la proporción de la flota de Iberoamérica, respecto de la flota en la región con la que se compara.

* No incluye la antigua URSS y China.

Datos del año 1990.

cio de México, Brasil, Venezuela, Colombia y Argentina (fig. 15).

La utilización de turbohélices es superior a la de reactores, como ocurre en todo el mundo (fig. 14). Esta prioridad de los turbohélices, a buen seguro que seguirá haciéndose más acusada, y es obvio, son más baratos que los de reacción, tienen menos consumo de combustible, y para distancias medias y cortas, el tiempo bloque de operación, no resulta de gran diferencia a favor del reactor.

LA COMISION LATINO AMERICANA DE AVIACION CIVIL (CLAC)

Creada en 1973, su sede está en Lima. Sus objetivos son proporcionar a las Autoridades de los Estados Miembros, una estructura que permita examinar y planificar las medidas para la cooperación y coordinación de actividades de la Aviación Civil, esto es, viene a tener misiones similares a las de la ECAC (European Civil Aviation Conference) de Europa.

La CLAC celebra Asambleas Generales cada dos años; hasta la IX, celebrada en Buenos Aires en septiembre de 1990, había 20 Estados Miembros, 19 de Iberoamérica y Jamaica. Haití era, al menos en esa fecha, el único país iberoamericano que no pertenecía a la CLAC.

Los países miembros de la CLAC, contribuyen económicamente al mantenimiento de la comisión, y al de sus relaciones con la OACI.

Así, para el bienio 1991-92, fue aprobado en 1990, que la contribución global fuera de 190.700 dólares USA; 91.600 para 1991 y 99.100 para 1992, estando fijadas las cuotas de participación entre dos porcentajes, uno máximo del 25% y otro mínimo del 1,8%. Con el 25% está Brasil, y con 20,21% México, a los que siguen Argentina (12,75%), y Venezuela (9,61%)...; ésto para la CLAC, de lo que un 5%, aproximadamente es para aportación de la OACI,



Fig. 16. La aviación general en Iberoamérica, tiene una amplia gama de aviones fabricados por Embraer de Brasil. En la fotografía, un EMB-721 C "Sertanejo", propulsado por un motor Lycoming de inyección, de 300 HP, que proporciona al avión velocidades de crucero hasta de 210 km/h; dispone de avanzado instrumental electrónico para navegación y radiocomunicaciones, piloto automático, e instrumentación que le permite volar en condiciones IFR.

con porcentajes de contribución de cada país, proporcional a las cuotas para la CLAC.

ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO LATINOAMERICANO (AITAL)

Representa en Iberoamérica, lo que la AEA (Association European Airlines) es para Europa, o lo que la ATA

(Association Air Transport) es para Estados Unidos. En AITAL, que fue creada en Bogotá en 1980 por 11 compañías aéreas, están integradas ahora 27, entre las que se encuentran las principales iberoamericanas. Su sede está en Bogotá.

Pueden pertenecer a AITAL, aquellas compañías que realicen tráfico internacional de pasajeros, esto es, no

pertenecen compañías de transporte de pasajeros dentro del país de su matrícula, ni el de carga en cualquiera de sus modalidades, interior o exterior.

AITAL está proporcionando una valiosa información de las Líneas Aéreas de Iberoamérica para estandarizar sus flotas, siguiendo el ejemplo de Europa con los Grupos ATLAS (Air France, Lufthansa, Alitalia, Sabena e Iberia), y KSSU (KLM, SAS, Swisair, UTA).

CONSORCIOS

Hacemos referencia a los que entendemos como más importantes:

El Grupo Iberia, de España, además de adquirir im-

Fig.15. LA AVIACION DE NEGOCIOS: NUMERO DE AVIONES

TIPO DE PROPULSION	TH	TJ	TOTAL
CONJUNTO DE PAISES	866	544	1410
ARGENTINA	75	26	101
BOLIVIA	13	2	15
BRASIL	187	176	363
CHILE	9	6	15
COLOMBIA	151	8	159
COSTA RICA	2	-	2
CUBA	1	-	1
ECUADOR	11	3	14
*EL SALVADOR	-	-	-
GUATEMALA	5	3	8
*HAITI	-	-	-
HONDURAS	3	2	5
MEXICO	169	245	414
*NICARAGUA	-	-	-
PANAMA	16	1	17
PARAGUAY	11	-	11
PERU	14	11	25
REP. DOMINICANA	5	8	13
URUGUAY	2	-	2
VENEZUELA	192	53	245

TH.-Turbohélice TJ.-Turborreactor.

*.-Sin datos.

Datos del año 1990.

portantes participaciones en el capital de Aerolíneas Argentinas, Ladeco y Viasa, y de estar interesado en la compra de un porcentaje de LAN-Chile y Dominicana, ha puesto en Miami un centro de distribución de tráfico ("hub"), tras haber adquirido derechos para volar desde Washington y Miami, con aviones iberoamericanos, a todos los países de habla hispana en el Caribe, además de volar a México, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

Otro "hub" se está formando en Santo Domingo, desde el que Iberia volará a Panamá, Puerto Rico, Costa Rica, Guatemala y La Habana.

Está previsto situar un tercer "hub" en Buenos Aires, desde donde se unirán con aviones de radio de acción medio, Santiago de Chile y Montevideo.

En 1991, se firmó un acuerdo entre Iberia y Viasa, por el que con el pago de 1.455 millones de dólares, Iberia participa en el capital de Viasa con un 45%.

LIBERALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO EN IBEROAMERICA

Iberoamérica está teniendo muy en cuenta la experiencia de Estados Unidos en la liberalización del Transporte Aéreo y la incipiente de la Comunidad Europea. Es de destacar la política de cielos abiertos entre Colombia y Venezuela, tras el acuerdo firmado en mayo de 1991.

La CLAC ha pedido a los Gobiernos de los Estados de Iberoamérica que proporcionen mayor flexibilización de los derechos de tráfico.

Brasil ha incrementado los vuelos con Estados Unidos, Europa y Asia;

incluso Vasp está estudiando arrendar aviones MD-11, para aumentar sus líneas.

Con Canadá y Estados Unidos, México está negociando una política de cielos abiertos, un poco frenada porque dicha política es contraria al ordenamiento jurídico mexicano.

Durante el segundo semestre de 1991, tras el final de las operaciones de Pan América Delta, de USA, adquirió un importante paquete de rutas a Europa y Asia, y United se convirtió en el segundo transportista con mayor presencia en Iberoamérica.

Argentina está negociando, desde 1991, con el Reino Unido, intercambiar operaciones entre ambos países, si bien aún no se ha llegado a un acuerdo porque está pendiente la aprobación de escalas comerciales en Brasil.

En diciembre de 1991, el Gobierno Argentino, aprobó las operaciones de vuelos no regulares, nacionales e internacionales, pues hasta entonces, sólo podían ser realizados, si cubrían una demanda no satisfecha por los transportistas de vuelos regulares.

POLITICA DE RENOVACION DE FLOTAS

Este problema, es complejo y difícil de abordar, en tanto son dos los requisitos principales para que puedan volar aviones antiguos:

1º) El mayor número de inspecciones y las reparaciones consecuentes, que preceptivamente están fijadas por las Autoridades Aeronáuticas, para mantener la seguridad.

2º) La adaptación para que los aviones cumplan las rigurosas regulaciones sobre los niveles de ruido.

En la IX Asamblea de la CLAC, antes citada, se prestó al problema del ruido especial atención; AITAL manifestó que de las 352 aeronaves que constituyen la flota de las Líneas Aéreas pertenecientes a la Asociación, el 79% no cumplen los requisitos del Capítulo 3 especificados por la OACI.

La OACI acordaba pocos días después, el 22-26 de octubre de 1990, prohibir volar aviones que no cumplan el Capítulo 3 del Anexo 16, a partir del año 2002, cuando esos aviones tengan 25 años de antigüedad.

La CLAC había solicitado una exención de 3 años más; año 2005, y que los aviones alcanzaran 27 años.

Las compañías de todo el mundo saben que no es rentable realizar las costosas transformaciones para que los aviones antiguos cumplan el Capítulo 3.

Iberoamérica está considerando las ofertas de las principales empresas de financiación de aviones, entre las que destaca la GPA, que cuenta con más de 2.000 millones de dólares en diversas líneas de créditos bancarios, si bien debido a la recesión económica a escala mundial, y a las líneas aéreas que han cesado sus actividades, pone el problema aún más difícil.

Una posible solución, son los consorcios entre compañías con flotas más modernas, incluso adquiriendo, esos consorcios, aviones nuevos, en menor cantidad y de menor capacidad.

Volvemos al comienzo de nuestro artículo: los bimotores, para la Aviación Comercial Iberoamericana, como para la mundial.

FUENTE BIBLIOGRAFICA DE DATOS NUMERICOS

– AIRBUS INDUSTRIE. Orders, Deliveries and Operators. Toulouse, France, abril 1992.

– AIR TRANSPORT WORLD. World Airlines Directory. Cleveland, Ohio, USA, junio 1991.

– AITAL.–Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano. Boletines Informativos. Bogotá, Colombia, año 1991.

– CLAC.–Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Novena Asamblea Ordinaria. Buenos Aires, Argentina, septiembre 1990.

– FLIGHT INTERNATIONAL. World Airlines Directory.. Sutton, Surrey, England, marzo 1992.

– INTERAVIA AEROSPACE. World Bussines Aircraft Fleet, septiembre 1988. Latin American Airlines, octubre 1991. Coulsdon, Surrey, United Kingdom.

– OACI.–Organización de Aviación Civil Internacional.. General Aviation Activities. Montreal, Canadá, año 1991.

– RIDAT.–Revista Interamericana de Derecho Aéreo y Turismo. Lima, Perú, año 1991.