

Volamos con la futura Isla Air Express

La nueva compañía española pretende establecer servicios inter-islas en Baleares utilizando hidroaviones Twin Otter. Avion Revue tuvo oportunidad de estar presente en los primeros vuelos de prueba.

■ TEXTO Y FOTOS: **JAVIER RODRÍGUEZ**

«**U**na forma más divertida de viajar» lo define Toni Jiménez, representante de Isla Air Express en Baleares. Eso ya depende de cada pasajero. Lo que es sin duda una manera muy diferente a la que estamos acostumbrados a volar. Tras seis años desde su constitución la empresa mallorquina por fin ha conseguido llevar a cabo sus primeras pruebas en los dos puertos donde pretende iniciar operaciones: Palma e Ibiza.

¿Quién está detrás de Isla Air?

Isla Air fue constituida en diciembre de 2018 con la idea de realizar vuelos entre las cuatro islas principales del archipiélago utilizando pequeños hidroaviones DHC-6-300 Twin Otter, para en una segunda fase dar el salto a la costa mediterránea peninsular (Alicante, Barcelona, Valencia). Al carecer de AOC en España se recurrió a Mediterranean Coastal Airlines (MCA), con Certificado de Operador Aéreo maltés y que es propiedad entre otros de Klaus Dieter Martin, piloto comercial y amplio conocedor del mundo de las operaciones con hidros pues ya trabajó entre 2014 y 2016 con European Coastal Airlines (ECA) en las costas croatas de Split utilizando también Twin Otter. Martin es además CEO de Universal Sky Carrier (USC), compañía aérea de reciente creación que cuenta con dos A340 utilizados para servicios ACMI. Aparte de Martin, que aporta su «know how» en el mundo de la aviación

Espectacular aproximación final al puerto palmesano con la Catedral de fondo.





Con buena mar el aterrizaje es sumamente suave y en escasa distancia.

—y muy en especial en las operaciones con hidros-, hay un socio inversor de nacionalidad alemana (RJB Aviation Consulting) que ha aportado los aproximadamente 8 millones de euros que se han desembolsado en este proyecto hasta la fecha (inversor que también participó en la croata ECA) y por último se encuentra Sergio Nuñez-Cacho, con amplio bagaje en el mundo de la aviación en España y designado CEO de la aerolínea.

Hasta el momento se han adquirido dos aparatos, que con anterioridad volaron con ECA y convenientemente matriculados (la flexibilidad de los registros malteses lo permite) como 9H-PALMA (número de construcción 557) y 9H-IBIZA (696), si bien sólo la primera unidad está operativa, mientras que la segunda permanece almacenada en las instalaciones de Aeromecanic en Marsella, que es la empresa contratada para el mantenimiento de las aeronaves.

Un largo camino de gestiones

Poca experiencia hay en España sobre la hidronavegación con carácter comercial salvo el hecho que hace un siglo era un medio muy utilizado en ciertas zonas del país, especialmente en la propia isla balear con la Aero Marítima Mallorquina. Sin duda las trabas administrativas han dificultado la creación de compañías de este tipo, aparte de las dudas sobre la viabilidad económica de este tipo de servicios



Cada asiento cuenta con sus correspondientes instrucciones de seguridad.

en pleno siglo XXI. Otro impedimento ha sido la normativa existente que restringía el uso de hidroaviones en aguas españolas prácticamente solo a los aviones apagafuegos del Ejército del Aire y los contratados por otras administraciones estatales y autonómicas.

Isla Air es una de las dos empresas españolas —la otra es canaria— que pretende romper con todos estos corsés y por ello seis años después de su creación por fin, al menos, ha conseguido llevar a cabo sus primeros vuelos de prueba con pasaje. Pa-

ra ello ha logrado la autorización de AESA, AENA, la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) y hasta la Casa Real dado que el hidro despegó y sobrevuela junto al Palacio de Marivent, además de tener aprobado un informe de impacto medioambiental. Ahora hay que ver si esta autorización puntual pronto se transformará en permiso para realizar operaciones comerciales o sólo se les permitirá vuelos turísticos —es decir ida y vuelta desde un mismo punto—. Isla espera que la nueva legislación específica de hidrosuperficies o hidroaeródromos que se está tramitando en la actualidad daría un empujón definitivo a su proyecto comercial.

Además de los permisos la compañía ha de lograr una ubicación definitiva en los dos primeros puertos que pretende operar, donde además ha de establecer las infraestructuras necesarias como son una terminal de pasaje, almacén de material y depósitos de combustible. El portavoz de la compañía reconoce que se tardará. ¿Cuánto? El verano de 2025 queda descartado y de una manera más realista se fija la mirada en 2026. El número de vuelos diarios entre ambas islas variaría dependiendo de la temporada, si bien se cifra en cuatro un número aproximado.

Experiencia en vuelo

Si bien se han tratado de vuelos de demostración, la operativa no debería ser muy diferente en el momento de realizar vue-



Arriba-izquierda: Los asientos se antojan algo incómodos para trayectos largos, como podría ser un Palma-Alicante.

Arriba-derecha: Austeridad de pasaje con capacidad para 19 personas.

Izquierda: Klaus Dieter Martin, accionista de Isla Air y también de MCA que provee el AOC maltés a la aerolínea española.

La cabina

Es evidentemente un aparato muy pequeño para los pasajeros no habituados a este tipo de aviación. Hay que agacharse para desplazarse por su interior si bien al contar con pocos asientos se alcanza rápidamente el lugar asignado. Son 19 plazas, con una disposición de 1-2 a ambos lados del pasillo, a excepción de dos asientos en la parte trasera que parecen más bien asignados a unos hipotéticos TCPs – que no hubo en los vuelos de demostración-. Las butacas individuales de la zona de babor son de un tamaño relativamente justo para personas de tamaño medio si bien los dos asientos corridos de la derecha se antojan estrechos si se juntan dos personas de cierta corpulencia. Es cierto que el trayecto es corto pero el hecho de haber dispuesto la máxima configuración de asientos permitida para este aparato (hubiese sido mucho mejor optar por sólo 15 plazas) penaliza un poco el confort y crea una sensación de «lata de sardinas» cuando el aparato va completo. Son asientos muy espartanos tapizados en el clásico skay de color azul marino que favorece su rápida limpieza, especialmente en unas aeronaves donde el salitre es moneda común. No hay reposacabezas ni reposabrazos. Para el equipaje existe una pequeña bodega en popa con capacidad suficiente para un bulto de 10 kg por pasajero. A los mandos un experimentado primer piloto de nacionalidad canadiense y que opera con este tipo de aparatos en la zona de Vancouver y un segundo de nacionalidad española.

El vuelo

Una vez instalado el pasaje es momento de partir, siendo la operativa muy sencilla. El avión se encuentra amarrado a dos pequeñas boyas del pantalán flotante. Para soltar cabos basta un operario en tierra y la colaboración del copiloto, que baja y sube

los comerciales. El proceso de compra se realizaría a través de internet y si bien no se han querido dar precios definitivos se ha insistido que no han de ser superiores a los que aplican las dos compañías aéreas que unen Palma e Ibiza (Air Nostrum y Uep!fly), además de poderse aplicar el descuento de residente en las islas, que es del 75%.

Otra diferencia de nuestros vuelos de prueba con las futuras operaciones comerciales es que no hubo que pasar control de seguridad. En todo caso es una operación muy sencilla que no debería suponer más de media hora desde que el pasajero llega a la terminal instalada junto al avión hasta que el hidro despegue, nada parecido a la dificultad, estrés, colas y distancias con las que cualquier pasajero se encuentra al llegar a un gran aeropuerto, como en nuestro caso hubiera sido Son Sant Joan.

La zona asignada por la autoridad portuaria para el amarre del avión durante las pruebas realizadas el 5 de noviembre es el Dique del Oeste del puerto de Palma. Se trata de un muelle comercial donde habitualmente amarran cruceros y buques de carga y que se encuentra a unos 10 km

del centro de la capital balear con el inconveniente añadido que es una zona restringida donde no se puede acceder con vehículo privado y muy cercana al Palacio de Marivent (residencia real que es zona de exclusión aérea). Los ejecutivos de Isla Air nos explican que les gustaría que el muelle de amarre definitivo cuando se inicien las operaciones comerciales estuviese situado mucho más cerca del centro de la ciudad, aunque no descartan que dada la congestión del puerto palmesano el Dique de Oeste pudiera ser la ubicación definitiva, solventando el problema de la lejanía y el acceso al muelle utilizando un servicio de microbuses.

Para acceder al avión se cruza una pasarela que pasa del muelle a un pantalán flotante de madera traído expresamente de Barcelona y donde está amarrado el hidro. Para subir al aparato este cuenta con una pequeña escalera de tres peldaños. Posiblemente sea el trámite más dificultoso, especialmente para personas con movilidad reducida o de cierta edad, si bien es cierto que se cuenta con la colaboración del personal en tierra e incluso de los propios pilotos para «echar una mano».



La ubicación en Palma fue en el Dique del Oeste, zona de amarre habitual de grandes cruceros.



La compañía se autodefine como «un modo más divertido de volar».

del avión con presteza. Rápida explicación de las medidas básicas de seguridad por parte del propio copiloto y puesta en marcha de motores e inicio de la navegación por el canal de salida establecido con dirección al punto de despegue bajo la supervisión de los Prácticos del puerto y dos barcas del Club Náutico dedicadas a tareas de coordinación y seguridad. Esos son quizá los momentos donde se aprecia más el movimiento del hidro sobre la superficie del mar. Alcanzada la cabecera de la zona asignada para el despegue fuera del puerto y frente a la catedral de Palma, debido al viento dominante el avión se orientó a 200°-en otro vuelo se orientó a 240° e incluso al día siguiente se despegó en el propio puerto en dirección contraria debido al cambio de

viento- la aceleración y despegue es sumamente rápido, apenas 300 metros. Hemos tardado unos 7 minutos desde la suelta de amarres hasta estar en el cielo. La compañía estima que de Palma a Ibiza se debería tardar un máximo de 35 minutos.

Si bien la altura sobre la que se pretende volar entre ambas islas debería oscilar en torno a los 2.000/3.000 metros, en el caso de los vuelos de demostración se voló por debajo de estas cifras con el fin de poder disfrutar de las vistas de la costa de Palma y Calvià. El amerizaje es más suave de lo que uno podría imaginar y en apenas un par de centenas de metros el hidro se ha detenido y navega en dirección a su punto de amarre en el puerto. En Isla Air nos comenta que la Twin Otter

podría despegar con olas de hasta dos metros, pero por cuestiones de confort y seguridad del pasaje no lo harían si superasen un metro. En unos pocos minutos el pasaje ya está en tierra firme.

Ibiza y otros puertos

Los vuelos de prueba en Ibiza tuvieron lugar al día siguiente. Para ello se logró una ubicación provisional para el amarre situada en IGY Marina -un puerto privado deportivo de la capital pituusa- y los despegues y aterrizajes se realizaron a algo más de una milla de la bocana en la zona conocida como Es Daus, donde las condiciones meteorológicas con olas de más de un metro de altura, impidieron realizar dos de los tres vuelos previstos. Según el portavoz, si bien la zona de amarre es óptima, el área asignada para las operaciones no es la mejor pues allí predomina el viento de Levante y la mar suele estar particularmente movida.

Cabe mencionar que han mostrado sumo interés en el proyecto los puertos de Alicante y Barcelona. En cambio, las autoridades de Formentera ni se han dignado a recibir a los dirigentes de la compañía, mientras que en lo que respecta al puerto de Maó, entraña grandes dificultades para la hidronavegación dadas sus condiciones geográficas y ha quedado descartado de momento.

Estaremos atentos a los siguientes pasos de este interesante proyecto y si finalmente, nunca mejor dicho, llegará a buen puerto. **AR**