

**Iberia Mantenimiento se
sube a los aviones de EADS**

Colabora con Airbus Military,
la filial española del grupo, en la
transformación de tres 'A330' **P12**



José Luis Ruiz de Castañeda
DIRECTOR GENERAL IBERIA MANTENIMIENTO

Pule la joya de la corona

Si Iberia Mantenimiento ya era una de las perlas mejor cuidadas de la aerolínea, la filial no se ha quedado dormida en los laureles. El contrato con Airbus Military le proporciona cientos de miles de horas de trabajo y, sobre todo, le sitúa a la vanguardia tecnológica.

IBERIA MANTENIMIENTO SE SUBE A LOS AVIONES CISTERNA DE EADS

Colabora con Airbus Military, la filial española del grupo aeronáutico, en la transformación de tres 'A330'

Miguel Ángel Gavira

MADRID. El negocio de mantenimiento de Iberia, una de las joyas de la corona española, ha encontrado un filón para asegurarse un rentable futuro en los próximos años. La filial dirigida por José Luis Ruiz de Castañeda ha asumido el mayor reto tecnológico de su historia: transformar un avión comercial de Airbus en un avión militar de reabastecimiento de combustible.

Cuando Iberia recibió el pasado mes de noviembre el primer A330 totalmente nuevo en sus instalaciones de La Muñoz (Madrid), la compañía tuvo que adaptar su método de trabajo a los cánones que establece el fabricante europeo. Para empezar, mientras que se realiza la transformación del avión, el aparato no toca el suelo. Más de 20 gatos hidráulicos soportan su peso durante todo el proceso (ver pasos en el gráfico), hasta que se convierten en aeronaves cisterna.

Cada uno de los tres aviones que Airbus Military, la filial española de EADS que engloba los activos de la antigua Construcciones Aeronáuticas (Casa), ha encargado a Iberia representa una carga de trabajo de 130.000 horas. En una visita de *elEconomista* al centro de transformación, Ruiz de Castañeda expone los detalles del proceso: "Durante las modificaciones del avión, un equipo de siete u ocho ingenieros de Airbus supervisa las labores", explica.

Nuevo mercado sin límite

Además del salto tecnológico que supone la colaboración con Airbus Military, la transformación de estos tres aviones comerciales en el A330 MRTT (siglas de *Multi Roller Transport Tanker*) representa unos ingresos de 25 millones de euros (el 4 por ciento de la facturación de la filial) y, sobre todo, abre un mercado sin techo para Iberia Mantenimiento.

Airbus Military es una referencia mundial en este negocio y ya ha conseguido varios contratos para entregar aviones de reabastecimiento en vuelo. Pero lo más importante es que en estos momentos puja en rivalidad con Boeing para lograr un megaconcurso en Estados Unidos. Si lo acaba consiguiendo, el Pentágono le encargaría la fabricación y transformación de 179 aviones. El importe de la licitación podría superar los 35.000 millones de dólares (aproximadamente 30.000 millones de euros). El director general de la filial de Iberia es consciente de que ésta es una oportunidad única para el desarrollo del negocio de mantenimiento.

No hay que olvidar que en el futuro, Airbus Military también tendrá que mantener los aviones de transporte militar A400M que ha vendido a varios Ejércitos europeos, como los de España, Francia o Alemania. Iberia Mantenimiento ya tiene experiencia en revisión de aparatos de las Fuerzas Armadas españolas y mantener el A400M supondría un buen pellizco.

Paralelamente a esta nueva actividad de transformación de aviones tanque-

ros, la subsidiaria también está modificando su estrategia para los próximos años. En la actualidad, el negocio pende de tres pilares: revisión de aviones, de motores y de componentes. La idea del equipo de Ruiz de Castañeda es ir dejando paulatinamente la actividad de revisión de aviones, ya que es muy difícil competir con los precios de países donde la mano de obra es mucho más barata.

La tecnología marca la diferencia

En cambio, en motores y componentes, la capacidad tecnológica de las empresas sigue marcando la diferencia. La intención en los próximos años es que Iberia Mantenimiento se habilite para dar servicio a los dos motores estrella de la aviación comercial durante las próximas décadas: *Trent 900* y *Trent 1.000*. Ambos motores, fabricados por el gigante británico Rolls Royce, son empleados por los dos aviones insignia de Airbus y Boeing: el A380 y el 787 *Dreamliner* respectivamente.

En cuanto a las perspectivas económicas de la filial, Ruiz de Castañeda es optimista. Si en 2009 logró un ebitda

Dejará gradualmente el negocio de revisión de aeronaves y se centrará en motores y componentes

de 60 millones de euros, para el actual ejercicio las previsiones son igualar la cifra para ir experimentando crecimientos anuales del 2 y el 3 por ciento en 2011 y 2012 respectivamente.

Otro frente abierto son las consecuencias que tendrá la fusión con British. Aunque el director general quiere ser discreto en este ámbito, no es un secreto que el gigante aéreo británico tiene mucho trabajo de mantenimiento en manos de empresas terceras. Si Iberia acabara llevándose estas horas de trabajo, su facturación se dispararía.

Preguntado por el proceso de unión de ambas compañías aéreas, Ruiz de Castañeda muestra su optimismo al respecto, pero recuerda que en la actual fase del proceso de fusión -donde las autoridades de Competencia no se han pronunciado sobre posible concentración de negocio en algún segmento de actividad- todavía no se puede hablar con British Airways de cuestiones de estrategia. El director general de la filial calcula que entre ambas compañías podrían pasar a controlar del 3 al 4 por ciento del negocio mundial del mantenimiento.

Un gigante del aire totalmente modificado

Iberia modifica un avión comercial para convertirlo en un aparato cisterna de uso militar.

GAIRBUS MILITARY

1. En la parte frontal por encima de la cabina de los pilotos se abre una sección para introducir un agujero para que el avión pueda recibir combustible desde otro aparato cisterna. Esta nueva tubería que se instala deberá recorrer todo el aparato. Posteriormente, debe de ser reforzada la frente del avión.

2. La estructura de las dos alas debe ser reforzada para poder aguantar el peso extra de los depósitos de combustible. El diseño del A330 según sale de la fábrica de Toulouse no aguanta ese peso porque está configurado para uso comercial. Además, cada ala cuenta con una manguera para poder dar repostaje a otros aviones.

3. La cola del avión también sufre una tremenda transformación. Primero, porque tiene que incorporar la pértiga, el 'Boom System', diseñada por los ingenieros españoles. Para poder dar movimiento a esta pértiga, se instala en la parte inferior trasera del avión un sistema de movilidad.

4. Cuando el avión llega de fábrica, se desarma todo su interior para poder adaptar todo el nuevo cableado que se necesita, más de 58 kilómetros de nuevos circuitos, y poder reubicar el que ya existía una vez se han realizado las modificaciones de interior. Tras acabarlas, se vuelven a incorporar asientos en algunas zonas del avión para poder trasladar tropas. En el caso del aparato que transforma Iberia, la versión es mixta: de reabastecimiento en vuelo y de transporte de soldados.

FICHA TÉCNICA	DIMENSIONES (en metros)
Peso máx. (despegue) 233 ton.	59,0
Peso máx. (aterrizaje) 182 ton.	17,4
Combustible 139,1 ton.	60,3
Velocidad máxima 880 km/h	
Altura máxima 10.668 m.	
Carga típica 49 ton.	