

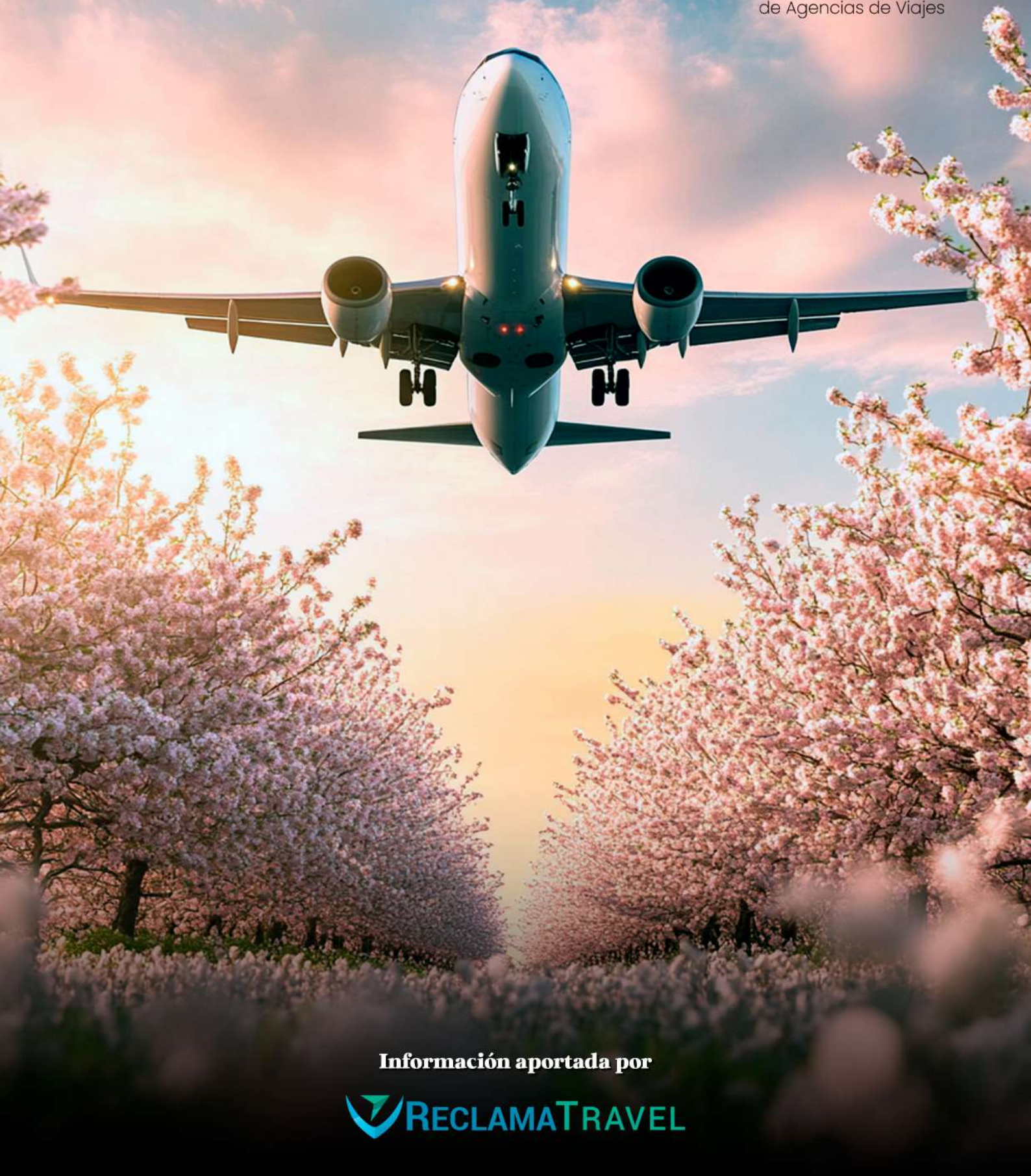
Observatorio Aéreo

Edición Mayo 2025



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



Información aportada por

 **RECLAMATRAVEL**

Si vas a volar

Solicita nuestros servicios en tu Agencia de Viajes



El **98%** de nuestros clientes ha
recibido **indemnizaciones** por sus
incidencias aéreas.



Wizz Air lanza una conexión directa anual entre Santander y Bucarest a partir de octubre

La nueva ruta, que hasta ahora solo operaba en verano, refuerza la conectividad internacional de Cantabria con dos frecuencias semanales y un notable impacto económico previsto para la región.

La aerolínea de bajo coste Wizz Air ha anunciado el lanzamiento de una nueva ruta directa entre Santander y Bucarest que se operará durante todo el año a partir de octubre de 2025. Con dos frecuencias semanales, los vuelos saldrán los martes y sábados desde el Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander (SDR) con destino al Aeropuerto Internacional Henri Coandă de Bucarest (OTP), ampliando significativamente la conectividad entre Cantabria y el este de Europa.

Hasta ahora, esta conexión solo se ofrecía en temporada estival, lo que limitaba su aprovechamiento turístico y comercial. La decisión de convertirla en ruta anual responde tanto al éxito de ocupación registrado en los últimos años como a la estrategia de expansión de la aerolínea en el mercado español, donde también ha incrementado su presencia en aeropuertos como el de Castellón, con nuevas rutas hacia ciudades rumanas como Cluj-Napoca.

Según datos proporcionados por el Gobierno de Cantabria, esta conexión generó un impacto económico estimado

de 657.000 euros solo en el segundo semestre de 2024, gracias al gasto de los pasajeros rumanos que visitaron la región y al tráfico de residentes cántabros con vínculos familiares o profesionales en Rumanía. La previsión es que, con la operativa establecida de manera anual, estas cifras puedan duplicarse o incluso triplicarse a medio plazo.

El Consejero de Turismo de Cantabria, Luis Martínez Abad, ha subrayado la importancia de esta nueva ruta para consolidar el posicionamiento del aeropuerto Seve Ballesteros como infraestructura competitiva en el norte de España. En sus declaraciones, destacó que este tipo de conexiones "no solo abren nuevas oportunidades turísticas, sino que también refuerzan los vínculos sociales y económicos con comunidades extranjeras muy presentes en la región, como la rumana".

Desde Wizz Air, la apuesta por Cantabria forma parte de una estrategia global de diversificación y consolidación en mercados de segunda línea con alto potencial turístico, como el norte de España. La compañía, con sede en

Hungría, ha manifestado en distintos foros su interés por convertirse en un referente para el viajero europeo que busca precios competitivos sin renunciar a conexiones directas y bien gestionadas.

La ruta ya está disponible para su reserva a través del sitio web oficial de Wizz Air, y forma parte de una ofensiva más amplia que la compañía está desplegando con vistas a la campaña de invierno y el ejercicio 2026, donde espera incrementar su volumen de pasajeros transportados en España.

Con esta incorporación, el aeropuerto de Santander suma una nueva herramienta para afianzar su papel como puerta internacional de Cantabria, y la región fortalece su red aérea con un destino estratégico en Europa del Este. Esta mejora en la conectividad supone también un nuevo impulso para el sector turístico, las agencias de viaje, los turoperadores y los propios viajeros, que ganan en frecuencia, flexibilidad y alcance internacional.



SriLankan Airlines demanda a Airbus por 200 millones de dólares y exige cuatro aviones A330-900 sin coste

La aerolínea estatal SriLankan Airlines ha presentado una demanda formal contra Airbus ante el Tribunal Supremo de Sri Lanka, en la que exige una compensación de 200 millones de dólares, la entrega gratuita de cuatro aviones Airbus A330-900 y el reembolso de 23,3 millones en pagos anticipados, como parte de un litigio que saca a la luz prácticas corruptas reconocidas previamente por el fabricante europeo.

El conflicto se remonta a los años 2010-2013, cuando SriLankan firmó contratos para adquirir seis A330-300 y cuatro A350-900. Según los documentos judiciales, la aerolínea acabó recibiendo los A330 mediante acuerdos de arrendamiento, pero los A350 nunca fueron entregados. Años después, en 2020, Airbus reconoció ante varias jurisdicciones internacionales, incluyendo Reino Unido, Francia y Estados Unidos, haber incurrido en sobornos y corrupción sistémica en más de una docena de países, incluida Sri Lanka.

Según revelaciones recogidas por medios como Reuters y Simple Flying, un alto ejecutivo de SriLankan Airlines habría recibido pagos ilícitos durante el proceso de negociación, lo que invalidaría, en opinión del actual gobierno de Sri Lanka, la legitimidad

de los acuerdos firmados en aquel periodo. La empresa argumenta que las decisiones tomadas bajo dichas circunstancias fueron económicamente perjudiciales, obligando a la aerolínea a asumir condiciones desfavorables y cancelaciones contractuales anticipadas.

En su demanda, SriLankan no solo solicita una compensación económica y la entrega de aeronaves sin coste, sino también una serie de exigencias operativas adicionales:

- Soporte técnico gratuito durante cinco años por parte de Airbus.
- Mantenimiento gratuito de motores Rolls-Royce Trent 700, parte de la flota A330.
- Devolución de depósitos relacionados con mantenimiento y arrendamientos no ejecutados.
- Intervención directa de Airbus para resolver litigios colaterales con proveedores como Rolls-Royce y Thales Avionics.

Airbus, por su parte, ha solicitado que la demanda sea desestimada, argumentando que ya asumió su responsabilidad en 2020 mediante acuerdos legales que incluyeron multas superiores a los 4.000 millones de dólares. Sin embargo, el gobierno de Sri Lanka, accionista mayoritario

de SriLankan Airlines, sostiene que dichos acuerdos no anulan el derecho de entidades afectadas a buscar compensaciones individuales por los daños sufridos.

El juicio aún no tiene fecha confirmada para la audiencia principal, aunque se espera que Airbus presente su defensa formal en las próximas semanas. El caso ha captado la atención de la industria aérea internacional por su potencial para sentar un precedente en la responsabilidad corporativa de los fabricantes aeronáuticos frente a prácticas de corrupción internacional.

Además del impacto económico, la situación pone en entredicho la confianza en los procesos de adquisición aeronáutica en mercados emergentes, donde los riesgos éticos y contractuales suelen estar más expuestos a vulnerabilidades institucionales.

Para SriLankan Airlines, que ha atravesado años de dificultades financieras y reestructuración, esta demanda representa un intento de recuperar parte de los fondos perdidos, mejorar su posición operativa y dar una señal de transparencia institucional de cara a futuros contratos internacionales.



World2Fly se suma a la Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo y refuerza su apuesta medioambiental

La aerolínea española World2Fly, perteneciente al grupo turístico World2Meet (W2M), ha formalizado su incorporación a la Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo (AST), una plataforma sectorial que reúne a compañías, organismos y entidades vinculadas al transporte aéreo con un objetivo común: avanzar hacia un modelo más sostenible, competitivo y comprometido con el medio ambiente.

Impulsada inicialmente por Aena, la alianza está integrada por actores estratégicos como Airbus, Boeing, IATA, CEOE, ALA, AESA, Thales, Ecodes, la Universidad Politécnica de Madrid y otras organizaciones vinculadas a la cadena de valor de la aviación. La incorporación de World2Fly supone un paso relevante en el crecimiento del ecosistema de compañías comprometidas con la transformación sostenible del sector aéreo en España.

Según declaraciones recogidas por Europa Press, el director general de World2Fly, Bruno Claeys, señaló que “esta adhesión refleja nuestra hoja de ruta clara y decidida hacia la sostenibilidad”. Claeys subrayó que “para nosotros no es un argumento de

marketing, es una visión de negocio a largo plazo que afecta a todas las áreas de la compañía, desde la flota hasta las operaciones, pasando por la experiencia del pasajero”.

La participación de World2Fly en la AST se alinea con otras iniciativas medioambientales que la compañía ha venido impulsando. Entre ellas, destaca la obtención de la certificación IEnvA de IATA, que reconoce a las aerolíneas que aplican sistemas de gestión ambiental basados en los estándares más exigentes. Además, World2Fly opera con una flota moderna de Airbus A350-900, considerados entre los más eficientes del mercado en términos de consumo de combustible y emisiones.

Tal y como destaca el portal AeroLatinNews, la adhesión a la AST permitirá a World2Fly trabajar de forma colaborativa en áreas como la promoción del uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF), el impulso de la eficiencia energética en aeropuertos, y la transparencia en las políticas de sostenibilidad. En esa línea, Claeys ha insistido en que “el futuro del transporte aéreo pasa por las alianzas y el compromiso real con el planeta”. Desde la web oficial de la compañía,

World2Fly reafirma que la sostenibilidad está integrada en el ADN del grupo World2Meet, al que también pertenece la cadena hotelera Iberostar, reconocida internacionalmente por su liderazgo en turismo responsable.

Esta sinergia entre aerolínea y grupo turístico refuerza una estrategia global que prioriza la protección del entorno, la reducción de huella de carbono y el desarrollo de productos responsables. Por su parte, la AST continúa ampliando su red de miembros y su influencia en el debate sobre el futuro del transporte aéreo en España. Su objetivo es consolidar un espacio común donde instituciones públicas, operadores, fabricantes, academia y sociedad civil compartan retos, soluciones y compromisos verificables para acelerar la transición ecológica del sector.

Con esta adhesión, World2Fly da un paso más en su posicionamiento como una de las aerolíneas españolas con mayor foco en sostenibilidad, en un momento en que el viajero exige no solo precio y servicio, sino también coherencia ambiental y responsabilidad corporativa.



Cosas que quizás no sabías sobre la aviación en España

Cuando pensamos en aviación, es fácil reducir la mirada a cifras, puntualidad, aerolíneas o precios de billetes. Sin embargo, lo que ocurre en el cielo español —y en sus aeropuertos— está tejido con historias que van mucho más allá de la operativa diaria.

La aviación en España no solo conecta ciudades, sino que también ha sido un espejo del progreso, de los desafíos tecnológicos, del empuje de pioneros visionarios y de decisiones que, aunque hoy nos parezcan anecdóticas, marcaron el rumbo de un sector clave para el país.

Este artículo nace con la intención de sacar a la luz el lado menos conocido de la aviación española. Lo haremos desde un enfoque diferente: no hablaremos solo de estadísticas o rutas activas, sino de hechos curiosos, pasajes históricos, logros técnicos y paradojas que probablemente ni muchos profesionales del sector conocen. Algunos de los datos que aquí aparecen te harán sonreír, otros te dejarán pensativo y unos cuantos, quizás, te den pie a contar una buena anécdota en tu próxima conversación de pasillo en el aeropuerto.

¿Por qué nos importa?

Porque la aviación no es solo movilidad; es parte de la identidad y la historia reciente del país. Desde aeropuertos que operan sin vuelos comerciales y aún así generan ingresos millonarios, hasta intentos de vuelo humano en el siglo XVIII, España ha sido escenario de hazañas, fracasos, ingenio y decisiones sorprendentes.

En definitiva, te proponemos un viaje distinto. Uno sin escalas, pero lleno de historias que vuelan por debajo del radar mediático. Y lo mejor: todas reales.

El primer vuelo comercial en España: más cerca del siglo XIX de lo que crees

Aunque muchos asocian el inicio de la aviación comercial en España con el auge de Iberia en los años 40, la historia real empieza bastante antes. Para encontrar el primer vuelo comercial con pasajeros en España, tenemos que remontarnos al año 1919. En esa fecha, un avión de la Compañía Franco-Española de Transportes Aéreos (CFETA) despegó desde Barcelona con destino a Toulouse, operando una de las primeras rutas regulares internacionales con participación española.

La aeronave utilizada fue un Breguet XIV, un modelo de origen militar reconvertido para el transporte civil. Volaba bajo, lento y sin apenas comodidades, pero su despegue simbolizó algo mucho más grande: la entrada de España en la aviación civil europea. Esta ruta formaba parte de la red de Latécoère, el embrión de lo que más tarde sería Aéropostale, y posteriormente Air France.

Lo relevante no es solo la operativa del vuelo, sino el contexto. España, aún sin aeropuertos pavimentados ni infraestructuras de control aéreo, se convirtió en un punto estratégico entre Francia y el norte de África, lo que atrajo la atención de operadores internacionales. Este movimiento fue decisivo para el desarrollo posterior de la aviación en la península.

A lo largo de la década de 1920, empezaron a operar otras compañías como Aero-Postale Española o LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), que consolidaron rutas domésticas e internacionales. Pero ese primer vuelo de 1919 sigue siendo una piedra angular del sistema, ya que introdujo el concepto de transporte aéreo regular con

pasajeros de pago en suelo español. Es curioso pensar que, en una época en la que el ferrocarril reinaba y la carretera era todavía precaria, alguien pagó por volar en un avión sin cabina presurizada ni baños a bordo. Y lo hizo no por necesidad, sino por visión de futuro.

Hoy, con miles de vuelos diarios en nuestros cielos, cuesta imaginar el impacto que aquel trayecto Barcelona-Toulouse tuvo en su momento. Pero sin él, quizás la historia aérea de España habría despegado mucho más tarde.

Aeropuertos que fueron otra cosa: de bases militares a pistas entre olivares

Muchos de los aeropuertos que hoy gestionan millones de pasajeros al año empezaron como espacios improvisados, bases militares o campos de vuelo rudimentarios. La transformación de estos lugares es también la historia de cómo la aviación civil se consolidó en España a golpe de necesidad, creatividad e inversión pública.

Uno de los casos más paradigmáticos es el del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Inaugurado en 1931, no era más que una pista de tierra apisonada con una modesta terminal de madera. La elección del lugar se hizo tras descartar otras ubicaciones más cercanas a Madrid por problemas de viento y accesibilidad.

En sus primeros años, la operativa era básica: vuelos nacionales con apenas un puñado de frecuencias y aviones con capacidad para una veintena de pasajeros. La pavimentación no llegó hasta 1944, y durante años, buena parte del tráfico era mixto entre civil y militar.

Otro ejemplo es el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, que en sus orígenes en 1919 funcionó como campo de pruebas de hidroaviones franceses. Málaga, al igual que Palma de Mallorca, fue un nodo clave para la aviación postal y militar, antes de reconvertirse en destino turístico en los años 60.

En el caso de Palma, el primer "aeropuerto" fue una franja costera donde amerizaban hidroaviones. La transformación en aeropuerto civil no fue oficial hasta 1960, cuando el turismo internacional empezó a presionar sobre la necesidad de infraestructuras modernas.

Uno de los casos más llamativos del presente es el del Aeropuerto de Teruel (PLATA). A diferencia de otros,



no fue diseñado para pasajeros, sino para convertirse en una plataforma industrial aeronáutica. Sin una sola ruta comercial, genera beneficios gracias al estacionamiento, reciclaje y mantenimiento de aviones de fuselaje ancho, operando bajo contratos con compañías como Airbus, Lufthansa o Wamos Air. En plena pandemia, fue noticia por albergar más de 120 aviones estacionados simultáneamente.

También existen historias menos conocidas, como la del aeródromo de Tablada en Sevilla, uno de los primeros espacios de vuelo en España, compartido entre usos militares y civiles desde los años 20. O el Aeropuerto de Vitoria, que comenzó como apoyo logístico a la industria local y hoy mantiene un perfil híbrido entre carga y vuelos comerciales.

Todos estos ejemplos muestran cómo los aeropuertos españoles han sabido adaptarse al contexto político, económico y social de cada etapa. Del polvo al asfalto, y de la maniobra militar al embarque turístico, cada terminal guarda una historia de transformación que no siempre es evidente en los paneles de salidas.

Rutas insólitas que existieron (y ya no)

El mapa de rutas aéreas en España ha cambiado tanto en las últimas décadas que hoy resulta casi imposible imaginar algunas de las conexiones que en su momento existieron, aunque fuera brevemente. Muchas de estas rutas nacieron de acuerdos institucionales, intereses turísticos puntuales o intentos de descentralizar la conectividad nacional. Algunas funcionaron. Otras desaparecieron en silencio y sin retorno.

Un caso singular fue el vuelo entre Albacete y Londres, operado de forma regular durante los años 90. Su propósito era aprovechar el tirón turístico de la provincia entre la comunidad británica, especialmente en la Mancha oriental. Pese al esfuerzo promocional, el bajo volumen de pasajeros y la ausencia de una masa crítica empresarial llevaron a su cancelación poco después. Hoy es una de esas rutas casi míticas, apenas registrada en antiguos horarios de vuelo o en hemerotecas especializadas.

Durante los años 80 y 90, con compañías como Spantax, Transeuropa o Aviaco, surgieron conexiones que hoy sonarían extravagantes: Zaragoza-Casablanca, Santander-París, Valladolid-Lisboa o incluso rutas domésticas entre Burgos y Palma de Mallorca.

En la mayoría de los casos, estas frecuencias se apoyaban en paquetes turísticos organizados o subvenciones autonómicas. Sin embargo, la llegada del AVE, la concentración de tráfico en grandes hubs y la liberalización del mercado provocaron que muchas de ellas desaparecieran sin que apenas nadie lo notara.

Un ejemplo más reciente fue la ruta Huesca-Londres, inaugurada en 2007 como parte de una estrategia para posicionar los Pirineos como destino de esquí para turistas británicos. Con ocupaciones que no superaban el 30% y una operativa costosa, se suspendió al poco tiempo. El aeropuerto de Huesca, de hecho, es un caso paradigmático de infraestructura subutilizada, con años enteros sin vuelos comerciales programados.



En Castellón, otro aeropuerto simbólico, se llegaron a anunciar vuelos a Bucarest o Sofía antes incluso de obtener la certificación operativa. La gestión política del proyecto fue tan controvertida que el aeropuerto se convirtió durante años en ejemplo de despilfarro. Solo más recientemente ha comenzado a operar de forma estable con compañías como Wizz Air o Ryanair.

También hubo rutas interprovinciales que se adelantaron a su tiempo. El proyecto de conexión aérea entre Jaén y Sevilla fue planteado para cubrir en 40 minutos lo que por carretera suponía más de tres horas. Se llegó a operar brevemente en 2010, pero fue abandonado por falta de pasajeros. Lo mismo ocurrió con propuestas como Zaragoza-Vigo, Murcia-San Sebastián o Extremadura-Bilbao.

Estas rutas no siempre fueron errores. Muchas fueron experimentos, adaptaciones a contextos muy concretos o intentos legítimos de impulsar territorios poco conectados. Algunas fracasaron. Otras simplemente llegaron antes de que el mercado estuviera preparado.

Hoy sobreviven como anécdotas, pero también como recordatorio de que, en aviación, no todo lo que despegó está destinado a mantenerse en el aire.

El aeropuerto más rentable... sin operar vuelos comerciales

Puede sonar a paradoja, pero uno de los aeropuertos más rentables de España no gestiona ni un solo vuelo comercial de pasajeros. Hablamos del Aeropuerto de Teruel, conocido oficialmente como

PLATA (Plataforma Aeroportuaria-Teruel). Inaugurado en 2013, este enclave situado a más de 1.000 metros de altitud y lejos de cualquier gran núcleo urbano, ha sabido convertir su aparente aislamiento en su mayor ventaja competitiva.

A diferencia del resto de aeropuertos de la red AENA, Teruel no opera vuelos regulares ni dispone de una terminal de pasajeros. Su modelo de negocio está orientado íntegramente al sector industrial de la aviación, y se especializa en almacenamiento, mantenimiento, transformación y reciclaje de aeronaves de gran tamaño.

La empresa TARMAC Aerosave, participada por Airbus, Safran y Suez, gestiona buena parte de las operaciones. Desde su apertura, Teruel ha atraído a clientes como Lufthansa Technik, Iberia, British Airways, Air France, Etihad o Wamos Air. Durante la pandemia de COVID-19, su actividad se disparó, llegando a almacenar más de 120 aviones simultáneamente en su gigantesca explanada de estacionamiento, una de las mayores de Europa.

La climatología seca, baja humedad ambiental y escasa salinidad hacen de Teruel un lugar ideal para el estacionamiento prolongado de aeronaves sin riesgo de corrosión. Además, su altitud mejora el rendimiento de las pruebas de motores y despegues, otro de los servicios que ofrece la plataforma. En su pista de 2.825 metros se han realizado pruebas de frenado, conversiones de cabina, simulaciones aeroespaciales y rodajes publicitarios.

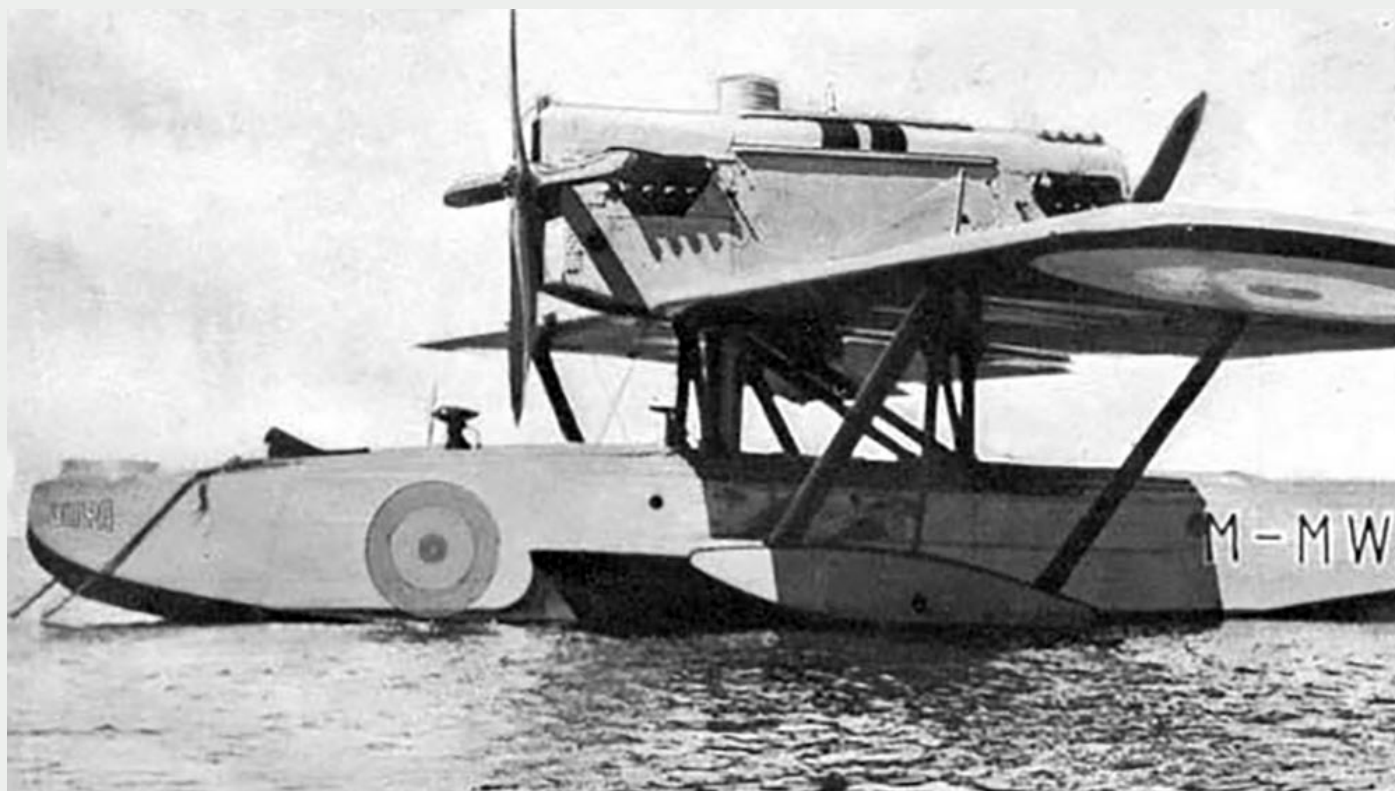
En términos económicos, PLATA ha demostrado una eficiencia inusual. En 2023 facturó más de 4,5 millones de euros, con beneficios netos y un crecimiento sostenido desde su segundo año de operación. Esta rentabilidad ha permitido financiar proyectos de ampliación y modernización sin recurrir a rescates ni subvenciones estructurales.

El éxito de Teruel se explica por un concepto claro: especialización extrema. Al no competir por el tráfico de pasajeros, se ha posicionado como un centro logístico aeronáutico de referencia en Europa. Y lo ha hecho con una estructura ligera, alianzas bien elegidas y una propuesta de valor orientada a la sostenibilidad y la innovación industrial.

Aviones presidenciales y vuelos VIP históricos en España

La aviación en España no es solo sinónimo de vuelos comerciales. A lo largo de las décadas, también ha desempeñado un papel clave en la proyección diplomática, logística militar y representación institucional del país. Buena parte de esta actividad se concentra en el conocido Grupo 45 del Ejército del Aire y del Espacio, con base en Torrejón de Ardoz (Madrid). Desde allí despegan y aterrizan los vuelos oficiales de la Casa Real, el presidente del Gobierno y altos cargos del Estado.

Durante décadas, los aviones emblemáticos del Grupo 45 fueron los Falcon 900 y los Airbus A310. Estos últimos se retiraron progresivamente a partir de 2021 y han sido sustituidos por los Airbus A330 MRTT, aviones multifunción capaces de transportar autoridades, tropas o realizar tareas



de reabastecimiento en vuelo. Su configuración versátil los convierte en una de las plataformas de transporte más avanzadas de Europa.

Uno de los vuelos diplomáticos más simbólicos fue el que en 1977 llevó a Adolfo Suárez a encuentros con líderes extranjeros tras la legalización de los partidos políticos en España. También fue clave el viaje del rey Juan Carlos I a Marruecos en 1979, que marcó el inicio de una nueva etapa en las relaciones bilaterales tras la retirada española del Sáhara.

En años más recientes, la operativa de estos vuelos ha estado marcada por la controversia mediática. El uso de los Falcon por parte de presidentes para actos no estrictamente institucionales ha suscitado críticas sobre el coste y la idoneidad del recurso. Aun así, los vuelos VIP representan una mínima parte del total de horas de vuelo militar, y están plenamente justificados en el marco de la diplomacia internacional.

Fuera del ámbito gubernamental, también existen vuelos con un alto componente estratégico. En situaciones de crisis —como las evacuaciones en Afganistán (2021) o Sudán (2023)—, el Gobierno español ha fletado vuelos especiales para repatriar a ciudadanos, personal diplomático o cooperantes.

Estas operaciones combinan la capacidad militar con una coordinación

civil extrema y forman parte de la diplomacia aérea de emergencia. Estos vuelos no aparecen en los paneles de llegadas ni tienen una app para seguir su estado. Pero son esenciales para el funcionamiento del Estado moderno, y en muchos casos, definen cómo se presenta España ante el mundo.

Errores, hazañas y accidentes que cambiaron la historia de la aviación en España

La historia de la aviación en España no está hecha solo de inauguraciones y rutas exitosas. También se construye sobre momentos críticos, errores técnicos, accidentes trágicos y gestas pioneras que marcaron un antes y un después. Cada uno de estos episodios ha dejado huella en la normativa, en la cultura de seguridad y en la memoria colectiva.

Uno de los hitos más trágicos fue el accidente del vuelo JK5022 de Spanair, ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. El McDonnell Douglas MD-82, con destino a Gran Canaria, se estrelló durante el despegue por un fallo en la configuración de los flaps y una cadena de errores técnicos y humanos.

Fallecieron 154 personas. La tragedia provocó una revisión profunda de los procedimientos de mantenimiento, listas de chequeo y protocolos de supervisión aérea. Como consecuencia,

nació la Fundación de Afectados del JK5022, que ha sido clave en la mejora de la legislación sobre asistencia a víctimas y transparencia en las investigaciones.

Mucho antes, en 1926, se vivió una de las gestas más célebres: el vuelo del Plus Ultra, un hidroavión Dornier Wal que unió Palos de la Frontera (Huelva) con Buenos Aires. Fue la primera conexión aérea entre España y América del Sur, con escalas en Cabo Verde, Brasil y Uruguay. Pilotado por Ramón Franco, hermano del futuro dictador, fue recibido como una epopeya nacional.

Aunque el objetivo era diplomático y propagandístico, marcó el inicio del sueño de crear una red aérea hispanoamericana. Hoy el Plus Ultra sigue expuesto en el Museo del Aire, y su nombre ha quedado como símbolo de los inicios de la aviación transoceánica española.

También ha habido episodios menos conocidos pero decisivos. En 1980, un Fokker F-27 de Aviaco se estrelló cerca del aeropuerto de Santander por un error de lectura altimétrica. El accidente impulsó la instalación obligatoria de sistemas de advertencia de proximidad al suelo (GPWS) en aeronaves comerciales en España, una medida que posteriormente se estandarizó en Europa.



Otras anécdotas técnicas incluyen el aterrizaje forzoso de un Convair CV-990 de Iberia en Quito (1972), la gestión de emergencia de un DC-10 en Barajas en 1983 tras perder una rueda, o el vuelo de Vueling que despegó en 2007 con un exceso de peso mal calculado, generando una crisis interna en la aerolínea y una revisión de protocolos en tierra.

Todas estas historias tienen algo en común: muestran que la seguridad aérea es el resultado de muchos errores corregidos, de muchas vidas perdidas y de muchas decisiones valientes tomadas bajo presión. En aviación, los errores enseñan, las hazañas inspiran y los accidentes cambian las reglas del juego.

Curiosidades técnicas con sello español

Cuando se piensa en innovación aeronáutica, rara vez aparece España en los primeros puestos. Sin embargo, el país ha jugado un papel clave en el desarrollo de tecnologías, componentes y aeronaves que han cruzado el cielo de medio mundo. Lo ha hecho desde el ingenio, la ingeniería y la constancia silenciosa de su industria.

Todo comenzó con CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.), fundada en 1923 y que, tras décadas de evolución, hoy forma parte integral del grupo Airbus. CASA diseñó y fabricó modelos como el C-101 Aviojet (aún en uso por la Patrulla Águila) y el legendario C-212 Aviocar, un avión de transporte ligero que ha operado en más de 40 países y múltiples ejércitos.

En la actualidad, España es sede de tres plantas clave de Airbus: Getafe, Illescas y San Pablo (Sevilla). En Getafe se fabrican, entre otras piezas, los estabilizadores horizontales del A350, uno de los aviones más modernos y eficientes del mundo. Illescas destaca por su producción en fibra de carbono, utilizada en modelos como el A320neo y el desaparecido A380. En Sevilla, la planta de San Pablo lidera la producción final del A400M Atlas, un avión de transporte militar de nueva generación que sitúa a España entre los pocos países capaces de producir una aeronave táctica completa.

Pero no todo es industria pesada. En los últimos años, ha emergido un actor revolucionario: PLD Space, una startup alicantina que ha desarrollado el MIURA 1, el primer cohete suborbital lanzado por España. Este proyecto ha puesto al país en el selecto grupo de naciones con capacidad espacial autónoma. Y el objetivo no se queda ahí: ya trabajan en el MIURA 5, un lanzador orbital reutilizable para pequeños satélites.

España también participa en programas internacionales de alto nivel como el Eurofighter Typhoon, el avión de combate europeo, y el UCAV FCAS, el futuro caza de sexta generación en colaboración con Alemania y Francia. Estos logros no suelen copar portadas, pero son prueba de que, bajo el radar de los grandes titulares, la aviación española contribuye de forma decisiva al avance tecnológico global.

España desde el aire —Una mirada que no deberíamos perder

A veces, para entender bien un sector, no basta con observar sus cifras. Hay que mirar su historia, sus márgenes y sus contradicciones. Y la aviación en España es un buen ejemplo de eso: una mezcla de tradición e innovación, de aciertos y errores, de rutas olvidadas y logros inesperados. Hemos cruzado el Atlántico en hidroavión, aterrizado aviones en pistas de tierra y reconvertido aeropuertos en centros industriales de vanguardia. Hemos fabricado aviones, desguazado gigantes del aire y lanzado cohetes desde Huelva. Y casi nadie lo sabe.

Este recorrido no pretendía ser una cronología técnica, sino un viaje narrativo por todo lo que hace única la historia aérea de nuestro país. Porque entender cómo y por qué volamos también nos ayuda a comprender quiénes somos como sociedad. En los hangares, las torres de control y los simuladores también se escribe una parte del ADN de España.

Por eso, mientras seguimos mirando al futuro de los SAF, los vuelos eléctricos o la inteligencia artificial en cabina, no estaría de más recordar que algunas de las historias más asombrosas ya las hemos vivido... y están mucho más cerca de lo que parece.

Tenemos una **solución** para cada tipo de cliente de **tu agencia de viajes.**



Garantía 100

Ideal para los
clientes que viajan
ligeros de equipaje.

Fly & Bag Protección

para los clientes que
quieren viajar con
total tranquilidad.

Protección Aérea

para aquellos
clientes que viajaron
sin Garantía 100 o
Fly & Bag.



Solicita **condiciones especiales** de
estos productos para tu agencia en el

+34 960 660 283



Acumula dinero
en Interclub Wallet.



Vende más,
gana más.



Eventos
y formación.



Premios
y campañas.



Inscríbete ahora escaneando el
QR y **participa en el sorteo**
de una tarjeta regalo de

300€



Intermundial
Travel insurance in motion





Rutas y Operaciones

España afianza su papel como eje del tráfico aéreo europeo con más de 37.000 vuelos internacionales en abril

El tráfico aéreo internacional entre España y el resto de Europa continuó fortaleciéndose durante el mes de abril de 2025, con un total de **37.439 vuelos** registrados con origen en aeropuertos españoles y destino en países europeos.

Esta cifra representa un **incremento del 7,23%** respecto al mismo mes del año anterior, cuando se contabilizaron **34.912 operaciones**, y confirma una tendencia de crecimiento sostenido en la conectividad aérea internacional.

Este aumento interanual de más de 2.500 vuelos pone de manifiesto no solo la recuperación del tráfico aéreo, sino también la creciente confianza de aerolíneas y pasajeros en el mercado español como punto de partida hacia Europa.

En un contexto de estabilización pospandemia, España no solo recupera posiciones, sino que se consolida como un eje estratégico dentro de la red aérea continental. Los aeropuertos de **Barcelona-El Prat** y **Madrid-Barajas**

encabezaron el volumen de operaciones internacionales hacia Europa. Barcelona registró **7.798** vuelos, mientras que Madrid alcanzó los **6.937**.

Juntos, estos dos aeropuertos concentraron más del **39% del total de operaciones**, reafirmando su condición de principales hubs internacionales del país. Esta centralidad se ve reforzada por su capacidad para operar vuelos de corto, medio y largo radio, así como por su conectividad con múltiples destinos europeos clave.

Otros aeropuertos como **Palma de Mallorca** (5.366 vuelos), **Málaga** (3.971) y **Alicante** (2.631) también experimentaron un comportamiento destacado, contribuyendo a la diversificación geográfica del tráfico aéreo.

Estos datos reflejan una estructura más equilibrada de distribución de rutas, lo que beneficia no solo a los grandes centros urbanos, sino también a regiones con fuerte orientación turística.

A diferencia de periodos anteriores marcados por la incertidumbre, abril ha mostrado una consolidación clara de los flujos aéreos entre España y Europa. Esta evolución favorece la reactivación del tejido turístico, mejora las perspectivas del sector empresarial y respalda el trabajo de las agencias de viajes, que cuentan con un volumen creciente de opciones para sus clientes. En definitiva, el mes de abril confirmó que la recuperación del tráfico aéreo internacional con Europa no es coyuntural, sino estructural.

La suma de factores como el aumento de frecuencias, la apertura de nuevas rutas y la sólida demanda ha permitido que España refuerce su papel como nodo esencial en las conexiones europeas.

Todo apunta a que esta tendencia se mantendrá en los próximos meses, beneficiando tanto al sector aéreo como al conjunto de la economía vinculada al turismo y la movilidad internacional.



Rutas y Operaciones

Londres Gatwick y Ámsterdam-Schiphol repiten como principales destinos internacionales desde España en abril

Durante el mes de **abril de 2025**, los aeropuertos de **Londres Gatwick** y **Ámsterdam-Schiphol** se consolidaron como los **destinos internacionales más frecuentes** desde España, reafirmando su posición como nodos clave dentro del espacio aéreo europeo. **Londres Gatwick encabezó** la lista con un total de **2.355 vuelos**, mientras que **Ámsterdam** se situó en segundo lugar con **1.991 operaciones**, manteniendo así su relevancia como uno de los principales hubs en el norte del continente.

En comparación con el mismo periodo del año anterior, ambos aeropuertos **reforzaron su liderazgo**, incrementando el número de conexiones desde aeropuertos españoles.

Esta tendencia al alza refleja una **recuperación sostenida de la demanda internacional** y una clara consolidación de las rutas

hacia **Reino Unido** y **Países Bajos** como **mercados prioritarios** para el tráfico aéreo español. El ranking de los cinco destinos más operados se completó con **París Orly**, que alcanzó los **1.699 vuelos**, seguido de **Manchester** con **1.637 operaciones** y **Roma Fiumicino** con **1.414 vuelos**.

Estos cinco aeropuertos concentraron **más del 25% del tráfico internacional** desde España, evidenciando una alta dependencia de grandes centros logísticos y turísticos europeos.

Respecto a **abril de 2024**, se observa un **incremento notable** en el volumen de operaciones hacia los principales destinos, lo que confirma la firme recuperación del tráfico internacional tras años marcados por la inestabilidad del sector.

Este crecimiento también está vinculado a una mayor programación de vuelos por parte de las principales aerolíneas, así como a la reactivación de rutas

suspendidas durante temporadas anteriores.

A diferencia de otros mercados con comportamiento más volátil, las ciudades de **Londres, Ámsterdam, París, Manchester** y **Roma** mantienen una **demand constante**, tanto desde el punto de vista turístico como corporativo. Esta estabilidad otorga a las aerolíneas un margen estratégico para seguir fortaleciendo sus operaciones en estos corredores de alta densidad.

En definitiva, abril confirmó que los **destinos europeos tradicionales** no solo han recuperado su volumen de tráfico pre-pandemia, sino que continúan ganando peso dentro del conjunto de operaciones internacionales desde España. Para **las agencias de viaje, turoperadores y aerolíneas**, estos datos refuerzan la necesidad de seguir apostando por rutas de alta conectividad.



Rutas y Operaciones

El tráfico aéreo total en España crece un 5,48% en abril de 2025, con Málaga, Palma y Barcelona liderando el aumento

Durante el mes de **abril de 2025**, se operaron en España un total de **149.489 vuelos**, lo que supone un **incremento del 5,48%** respecto al mismo mes del año anterior, cuando se contabilizaron **141.718 operaciones**. Esta subida, equivalente a **7.771 vuelos adicionales**, confirma la **recuperación sostenida del tráfico aéreo** y consolida la reactivación del sector tras varios ejercicios marcados por la incertidumbre.

El análisis por aeropuertos revela un comportamiento especialmente positivo en algunas infraestructuras clave. **Málaga-Costa del Sol (AGP)** lideró el crecimiento en términos absolutos, sumando **643 vuelos más** que en abril de 2024, y alcanzando un total de **7.658 operaciones**. Este avance destaca el papel creciente de Málaga como **hub turístico y conexión internacional**.

En segundo lugar se situó el **aeropuerto de Palma de Mallorca (PMI)**, con un aumento de **606**

vuelos, hasta alcanzar **10.368 operaciones** en abril. El **aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN)**, por su parte, cerró el mes con **14.646 vuelos**, lo que supone **523 operaciones más** que en el mismo periodo del año anterior. Estas cifras refuerzan el posicionamiento de Barcelona como uno de los **principales motores del tráfico aéreo nacional e internacional**.

Completan el top 5 de crecimiento los aeropuertos de **Alicante-Elche (ALC)**, con **430 vuelos adicionales**, y **Gran Canaria (LPA)**, que registró un alza de **304 operaciones**. La presencia de estos aeropuertos en el ranking evidencia una **diversificación territorial progresiva** del crecimiento, más allá del eje Madrid-Barcelona.

Este comportamiento global positivo se explica por múltiples factores: el aumento de frecuencias, la reactivación de rutas tradicionales, la apertura de nuevas conexiones y la fuerte demanda en mercados

emisores clave. Además, abril marca el inicio de la temporada alta para numerosos destinos españoles, lo que ha impulsado tanto los vuelos domésticos como internacionales.

En conjunto, los datos de abril confirman que **España sigue ganando protagonismo como uno de los espacios aéreos más activos de Europa**, con una red sólida, resiliente y cada vez más eficiente. Este crecimiento ofrece un contexto favorable para aerolíneas, agencias de viajes, turoperadores y todos los actores implicados en la movilidad aérea y el turismo.





Rutas y Operaciones

El tráfico aéreo en España se concentra en rutas clave, pese a un leve repunte en la variedad de destinos en abril de 2025

En el mes de **abril de 2025**, se operaron un total de **3.414 rutas únicas** desde y hacia aeropuertos españoles, lo que supone un **ligero aumento del 1,36%** respecto al mismo período del año anterior, cuando se registraron **3.368 conexiones distintas**. Esta diferencia de **46 rutas más** evidencia una **moderada expansión de la red de destinos**, aunque el comportamiento general sigue apuntando hacia una **concentración progresiva del tráfico** en rutas de alta demanda y mayor rentabilidad operativa.

A pesar del aumento en el número total de rutas, los datos muestran que las aerolíneas continúan **apostando por conexiones consolidadas**, con más frecuencias por ruta y una optimización clara de los recursos. El incremento, aunque leve, demuestra que el mercado sigue en ajuste constante, analizando de forma precisa dónde tiene sentido ampliar oferta o replegar capacidades.

Entre las **rutas nuevas operadas en abril de 2025**, algunas destacan por su rápida integración en el panorama nacional e internacional. La conexión entre **Sevilla (SVQ) y Estambul Sabiha Gökçen (SAW)** fue una de las más destacadas del mes, con **30 vuelos operados** durante abril, una cifra notable para una ruta recién incorporada. Esta operación fortalece los lazos entre **Andalucía y Turquía**, abriendo nuevas posibilidades para el turismo y el tráfico empresarial.

También han irrumpido con fuerza **rutas internacionales como Londres Heathrow - Santiago de Compostela (LHR - SCQ) y Londres Heathrow - Bilbao (LHR - BIO)**, ambas con **30 vuelos operados**, reflejando el interés creciente de las aerolíneas británicas por **conectar destinos secundarios españoles** con grandes hubs europeos. Estas conexiones permiten a los pasajeros acceder a una red más amplia de destinos globales sin pasar por los aeropuertos tradicionales de Madrid o Barcelona.

El listado de nuevas rutas más operadas en abril se completa precisamente con las versiones inversas de estas conexiones: **SCQ - LHR y BIO - LHR**, también con **30 operaciones cada una**. Estos datos confirman que el **tráfico entre Reino Unido y España** sigue siendo un motor esencial de crecimiento para las aerolíneas, y que la estrategia de diversificar los puntos de entrada a través de ciudades menos congestionadas sigue en marcha.

En conclusión, abril ha mostrado un **equilibrio interesante entre expansión y eficiencia**, con la apertura de nuevas rutas que apuntan a mercados específicos, mientras se consolidan aquellas de mayor rendimiento. El mapa aéreo español sigue evolucionando, adaptándose tanto a los flujos turísticos como a las necesidades logísticas del momento.



Rutas y Operaciones

Gran Canaria-Tenerife Norte encabeza el tráfico aéreo nacional en abril de 2025

Las **rutas interinsulares** volvieron a situarse al frente del **tráfico aéreo nacional en España** durante el mes de **abril de 2025**, reafirmando el papel central de la conectividad entre islas dentro de la estructura del transporte aéreo español. La **ruta entre Gran Canaria (LPA) y Tenerife Norte (TFN)** fue la más operada del país, con **757 vuelos registrados**, seguida muy de cerca por el trayecto inverso **Tenerife Norte - Gran Canaria**, que contabilizó **753 vuelos**.

Este dominio absoluto del **archipiélago canario** en el ranking nacional no solo responde al volumen de operaciones, sino también a la **frecuencia y regularidad** con la que estas rutas son operadas, lo que demuestra su importancia estratégica en la **movilidad regional**. Para muchos residentes y trabajadores en las islas,

estas conexiones representan una **infraestructura esencial**, más que una simple opción de transporte.

En la **península**, la ruta **Barcelona - Palma de Mallorca (BCN - PMI)** se mantuvo como la más activa, con un total de **722 vuelos**, seguida muy de cerca por la ruta inversa **Palma - Barcelona (PMI - BCN)**, con **716 operaciones**. Este eje aéreo entre Cataluña y Baleares sigue siendo uno de los corredores más dinámicos del país, clave tanto para el turismo como para los desplazamientos de carácter familiar o profesional.

El **top 5 nacional** se completa con la **ruta Madrid - Palma de Mallorca (MAD - PMI)**, que registró 634 vuelos durante el mes, confirmando la **alta demanda del corredor centro-este** y su consolidación como una de las conexiones más estables dentro del espacio aéreo nacional.

En conjunto, estos datos reflejan que, más allá de los grandes hubs continentales, **la red doméstica española presenta una fortaleza operativa muy sólida**, especialmente en los **territorios insulares**. La alta frecuencia de vuelos en rutas interinsulares y peninsulares demuestra la **necesidad estructural** de estos trayectos para garantizar una movilidad eficaz y accesible a todos los ciudadanos.

Abril cerró, por tanto, con una fotografía clara del **mapa aéreo nacional**, en el que **Canarias y Baleares** siguen jugando un papel crucial. Para las **aerolíneas y gestores aeroportuarios**, mantener y optimizar estas rutas es clave no solo desde un punto de vista comercial, sino también como servicio público esencial que vertebra la conectividad entre regiones.



Aerolíneas

Ryanair e Iberia consolidan su liderazgo en el tráfico aéreo español en abril de 2025

Las aerolíneas **Ryanair** e **Iberia** volvieron a encabezar el ranking de compañías con mayor volumen de vuelos operados en España durante el mes de **abril de 2025**, afianzando su papel protagonista en el mercado aéreo nacional. La **low cost** irlandesa **Ryanair** lideró con un total de **32.086 vuelos**, mientras que **Iberia**, la aerolínea de bandera, se situó en segunda posición con **18.698 operaciones**.

En tercera posición aparece **Vueling**, perteneciente al mismo grupo que Iberia, con **17.643 vuelos**, lo que confirma la fortaleza del **grupo IAG** en el conjunto del tráfico español. Le sigue **EasyJet**, con **10.709 vuelos**, y **Binter Canarias**, que cierra el top 5 con **8.045 operaciones**.

En conjunto, estas **cinco aerolíneas** operaron **87.181 vuelos**, lo que representa un **58,3% del total de vuelos registrados en España durante el mes**, cuyo volumen global alcanzó los **149.489**

vuelos. Esta concentración pone de manifiesto la **relevancia de los grandes grupos aéreos** y su capacidad para cubrir una red extensa y diversa, que va desde las rutas de alta densidad hasta conexiones regionales estratégicas.

La presencia destacada de **Binter Canarias** en este ranking reafirma el papel de las **aerolíneas regionales** en la vertebración del territorio, especialmente en los **entornos insulares** como el archipiélago canario, donde la conectividad aérea cumple un papel esencial para la movilidad cotidiana de residentes y empresas.

Por su parte, el liderazgo de **Ryanair** se apoya en una estrategia agresiva de expansión, precios competitivos y un enfoque orientado a las rutas de alto tráfico, tanto dentro del país como en conexiones internacionales.

Iberia, en cambio, combina una oferta de vuelos domésticos con

operaciones de largo radio desde su hub en **Madrid-Barajas**, reforzando su perfil como operador de referencia.

Abril confirmó así la **coexistencia de modelos de negocio muy distintos**, que compiten y conviven dentro del mercado español: **las low cost con redes europeas densas, las aerolíneas tradicionales con hubs estratégicos y los operadores regionales enfocados en movilidad local**.

Este equilibrio permite una cobertura eficiente de las necesidades de los distintos tipos de viajeros, desde los turistas de corto recorrido hasta los pasajeros corporativos o residentes en territorios insulares.



Aerolíneas

Iberia, Vueling y Binter lideran el mercado doméstico español en abril de 2025

El tráfico aéreo dentro del territorio nacional volvió a estar protagonizado por tres grandes actores durante **abril de 2025**: **Iberia**, **Vueling** y **Binter Canarias**, que ocuparon los primeros puestos en número de vuelos operados en rutas domésticas. En conjunto, estas tres aerolíneas gestionaron más de **24.700 vuelos nacionales**, reafirmando su papel central en la movilidad aérea española.

Iberia lideró el ranking con **8.997 vuelos nacionales**, consolidando su presencia en los corredores peninsulares y en las conexiones estratégicas con los **archipiélagos balear y canario**. Su fortaleza se basa en una red bien distribuida y en la operativa desde su hub principal en **Madrid-Barajas**, lo que le permite articular múltiples combinaciones dentro del país.

Le siguió **Vueling**, que operó **7.953**

vuelos en territorio nacional, destacando por su sólida red entre ciudades regionales y su base en **Barcelona-El Prat**, desde donde mantiene una alta densidad de frecuencias. Su modelo híbrido entre low cost y operadora de red le ha permitido mantener una posición destacada tanto en rutas troncales como secundarias.

El tercer lugar fue para **Binter Canarias**, que alcanzó los **7.842 vuelos nacionales**, manteniendo su **dominio absoluto en el ámbito interinsular canario**. Su papel resulta esencial para garantizar la conectividad cotidiana de los habitantes del archipiélago, con una operativa marcada por la alta frecuencia y la puntualidad.

Completaron el top 5 del mercado doméstico **Ryanair**, con **4.104 vuelos nacionales**, y **Air Europa**, que sumó **2.829 operaciones**. Ambas compañías refuerzan su presencia en rutas de alta demanda como **Madrid-Palma**, **Madrid-**

Tenerife o **Barcelona-Sevilla**, aunque con enfoques diferenciados: **Ryanair** desde una perspectiva de volumen y precio, y **Air Europa** con un posicionamiento más tradicional y enfoque de servicio.

Este ranking confirma que el **mercado doméstico español** sigue siendo altamente competitivo, con una **clara segmentación entre aerolíneas tradicionales, low cost y regionales**. La **complementariedad de sus modelos de negocio** permite cubrir eficientemente las distintas necesidades de movilidad del país, desde los viajes turísticos hasta los desplazamientos por motivos laborales o personales.

Abril reafirma así la relevancia de las **rutas nacionales** en el engranaje del sistema aéreo español, y el papel clave de estas cinco compañías en asegurar la **conectividad territorial**, la **cohesión regional** y la **accesibilidad aérea** en todas las comunidades autónomas.



Aerolíneas

TUI Airlines Belgium y Aer Lingus lideran la puntualidad aérea en España en abril de 2025

La puntualidad operativa se mantiene como uno de los factores más valorados por los viajeros, y durante **abril de 2025**, varias aerolíneas demostraron un rendimiento destacado en cuanto a **eficiencia y cumplimiento de horarios** en sus operaciones con origen o destino en España.

Entre las compañías que operaron **más de 500 vuelos durante el mes**, **TUI Airlines Belgium (TB)** se posicionó como la aerolínea más puntual del periodo, con **una media de adelanto de 15,64 minutos** en sus **729 vuelos operados**. Este rendimiento, claramente

superior a la media del mercado, refleja un **alto nivel de planificación y precisión operativa**, especialmente relevante en rutas de alta densidad vacacional.

En segundo lugar se situó **Aer Lingus (EI)**, con **941 vuelos** y una media de **4,41 minutos de adelanto**, consolidando su reputación como una compañía fiable y eficiente.

Le siguió muy de cerca **Transavia France (TO)**, que logró una media de **4,31 minutos de adelanto** en sus **1.379 operaciones**, mostrando consistencia en la gestión de sus frecuencias tanto en rutas de ocio como de enlace con hubs europeos.

Iberia (IB), la aerolínea de bandera española, también figura entre las compañías más puntuales, con **15.425 vuelos operados** y una media de **4,13 minutos de adelanto**, lo que resulta especialmente meritorio dado su alto volumen de operaciones y la complejidad de su red. Cerrando el top 5 aparece **Vueling (VY)** con **3.552 vuelos** y un rendimiento de **1,98 minutos de adelanto medio**, manteniendo un buen desempeño en rutas de alta competencia.

Este comportamiento evidencia que la **eficiencia operativa sigue siendo un factor diferenciador clave** en el mercado aéreo español, donde la

competencia es intensa y la puntualidad se convierte en un elemento estratégico para la **fidelización del pasajero**. Mantener un control riguroso sobre los horarios, minimizar retrasos y gestionar correctamente las operaciones en tierra es fundamental para preservar la calidad del servicio y la imagen de marca.

En un entorno donde los pasajeros demandan **experiencias de viaje ágiles y predecibles**, estas cinco aerolíneas han demostrado que es posible combinar **volumen operativo y precisión horaria**, marcando la diferencia en uno de los aspectos más sensibles del transporte aéreo actual.



Aerolíneas

El mercado aéreo español mantiene su dinamismo con 161 aerolíneas activas en abril de 2025

El número de **aerolíneas activas** en el espacio aéreo español durante el mes de **abril de 2025** alcanzó un total de **161 operadores**, lo que representa un **incremento del 3,87%** respecto al mismo mes del año anterior, cuando se contabilizaban **155 compañías distintas**.

Esta **variación positiva de seis aerolíneas** refleja un entorno de **competencia viva y diversidad creciente** en el mercado aéreo español.

Aunque el crecimiento no es abrupto, la **incorporación de nuevos operadores** durante el mes supone un refuerzo para la conectividad y una señal clara del **atractivo estratégico de España** como destino y punto de enlace.

Entre las aerolíneas que **iniciaron operaciones** en territorio español figuran **Hahn Air (HR)**, **braathens regional airlines (DC)**, **Norwegian**

Air Sweden (LE) y **Apex Airline (SO)**, así como **Air Belgium (KF)** y **aerolínea del Caribe S.A. (JK)**, que amplían la oferta hacia rutas y mercados menos habituales.

Estas nuevas incorporaciones permiten **diversificar la oferta aérea**, aportar **más opciones al pasajero** y, en muchos casos, introducir conexiones con países o ciudades con menor presencia en los principales hubs europeos.

En un contexto de **alta competencia**, el hecho de que nuevas aerolíneas apuesten por el mercado español evidencia tanto su volumen potencial como su capacidad para **absorber nuevas frecuencias sin saturar la red**.

El equilibrio entre **renovación y continuidad** es uno de los rasgos distintivos de este escenario: mientras **grandes grupos consolidados mantienen una**

amplia cuota de operaciones, el ecosistema se ve constantemente enriquecido por **nuevos entrantes**, ya sean regionales, vacacionales o compañías internacionales en expansión.

En definitiva, abril de 2025 confirma que **España sigue siendo un mercado clave para la aviación comercial**, no solo por el número de pasajeros y vuelos operados, sino también por su posición geográfica como **punto entre Europa, África y América Latina**.

La entrada de nuevos operadores no solo contribuye a una **mayor competencia en precios**, sino también a una red más **extensa y flexible**, clave para adaptarse a las demandas cambiantes del viajero actual.



Cancelaciones y Retrasos

La ruta Lisboa – Barcelona lidera las cancelaciones internacionales en abril de 2025

Durante el mes de **abril de 2025**, se registraron numerosas **cancelaciones de vuelos** que afectaron a rutas internacionales con origen o destino en **aeropuertos españoles**.

La conexión más afectada fue la **ruta Lisboa (LIS) – Barcelona (BCN)**, que acumuló un total de **10 cancelaciones**, situándose en primer lugar en el ranking mensual.

A esta le siguieron otras rutas con **niveles similares de incidencias**. En segundo lugar aparece la **ruta Lisboa – Madrid (LIS – MAD)**, con **9 cancelaciones**, seguida de cerca por el trayecto **Málaga – Barcelona (AGP – BCN)**, también

con **9 vuelos cancelados** durante el mes.

Otros trayectos afectados fueron **Zaragoza – Ciudad de México (ZAZ – MEX)**, con **9 cancelaciones**, y **París Orly – Barcelona (ORY – BCN)**, que contabilizó **7 cancelaciones**.

Estos datos reflejan una **concentración de incidencias** especialmente visible en rutas entre **España y Portugal**, y en conexiones con **destinos europeos de alta densidad** como Francia o Bélgica.

En el caso de **Zaragoza – Ciudad de México**, se trata de un trayecto de largo radio donde la

operativa depende de menos frecuencias, por lo que cualquier ajuste puede tener mayor impacto porcentual.

La variabilidad respecto al mes anterior, donde **otros corredores eran los más afectados**, sugiere posibles **ajustes de planificación, reprogramaciones puntuales o factores externos** como condiciones meteorológicas, incidencias técnicas o huelgas.

En cualquier caso, la repetición de ciertos destinos en los rankings de cancelaciones pone de manifiesto la necesidad de una **monitorización constante de rutas clave**,

especialmente aquellas donde la **fiabilidad operativa es crítica para el viajero**.

En un entorno de alta competencia y demanda creciente, las aerolíneas deben gestionar con precisión sus operaciones para **minimizar el impacto de cancelaciones**, tanto en términos logísticos como reputacionales.

Abril dejó claro que incluso **rutas consolidadas y de alta frecuencia** pueden verse afectadas, lo que subraya la importancia de mantener una **gestión flexible y anticipativa del tráfico aéreo**.



Cancelaciones y Retrasos

Las cancelaciones de vuelos en España caen un 2,8% en abril de 2025 con mejoras generalizadas en la operativa

Durante el mes de **abril de 2025**, se registraron un total de **1.100 vuelos cancelados** en el espacio aéreo español, lo que supone una **reducción del 2,83%** respecto al mismo mes del año anterior, cuando se contabilizaron **1.132 cancelaciones**.

Esta disminución de **32 vuelos** **menos** evidencia una mejora en la **estabilidad operativa** del transporte aéreo, especialmente relevante en un mes de creciente demanda por el inicio de la temporada alta.

Las **aerolíneas con mayor volumen de cancelaciones** fueron, en primer lugar, **Ryanair (FR)**, que acumuló **246 vuelos cancelados**, seguida por **Vueling (VY)** con **188 cancelaciones**.

En tercer lugar se situó **EasyJet (U2)**, que interrumpió **99 operaciones**, mientras que **Iberia**

(IB) y **Air Europa (UX)** registraron **64** y **47** vuelos cancelados, respectivamente.

Si bien estas cifras pueden parecer elevadas en términos absolutos, deben leerse en el contexto del **altísimo volumen de operaciones** que manejan estas compañías. De hecho, muchas de ellas han mejorado sus ratios de cumplimiento respecto a meses anteriores, mostrando avances en **planificación, rotación de flota y gestión de incidencias**.

La tendencia general es positiva. El **descenso interanual de cancelaciones** confirma que las aerolíneas están **optimizando sus procesos** y mejorando su **capacidad de respuesta** ante eventualidades como condiciones meteorológicas adversas, conflictos laborales o problemas técnicos.

Esta eficiencia redunda no solo en beneficios económicos para las

compañías, sino también en una **mejor experiencia de viaje para los pasajeros**, que se enfrentan a menos interrupciones y retrasos no planificados.

Además, la evolución muestra que, pese a la complejidad operativa del mercado español —con gran variedad de rutas, tipos de aeropuertos y perfil de viajeros—, las compañías están logrando **ajustar sus operaciones con mayor precisión**, lo que refuerza su **competitividad y fiabilidad** ante un consumidor cada vez más exigente.

Abril se cerró, así, con un **panorama de mejora progresiva** en uno de los indicadores más sensibles del transporte aéreo. La reducción de cancelaciones es una señal clara de que el **sistema sigue reforzando su resiliencia**, a la vez que se prepara para los desafíos del verano.



Cancelaciones y Retrasos

Madrid-Barajas encabeza las cancelaciones en abril de 2025 con 125 vuelos afectados

Durante el mes de **abril de 2025**, el **Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD)** registró el mayor número de **vuelos cancelados** en España, con un total de **125 operaciones interrumpidas**.

Esta cifra lo posiciona como **el aeropuerto con más incidencias operativas** del mes, en un contexto de elevada actividad con motivo del arranque de la temporada turística.

En **segunda posición** se situó el **Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (AGP)**, que contabilizó **110 cancelaciones**, seguido del **Aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN)**, con **98 vuelos afectados**.

Estos tres aeropuertos, principales hubs del país, concentran una parte significativa del tráfico aéreo nacional e internacional, lo que los convierte también en los más expuestos a **ajustes operativos, incidencias climáticas y sobrecargas puntuales**.

La lista se completa con el **Aeropuerto de Alicante-Elche (ALC)**, con **44 vuelos cancelados**, y el **Aeropuerto de Palma de Mallorca - Son Sant Joan (PMI)**, que registró **42 cancelaciones**.

En conjunto, estos cinco aeropuertos agruparon una porción importante del total de vuelos anulados en abril, sirviendo como **termómetro del comportamiento operativo** del sistema aéreo español.

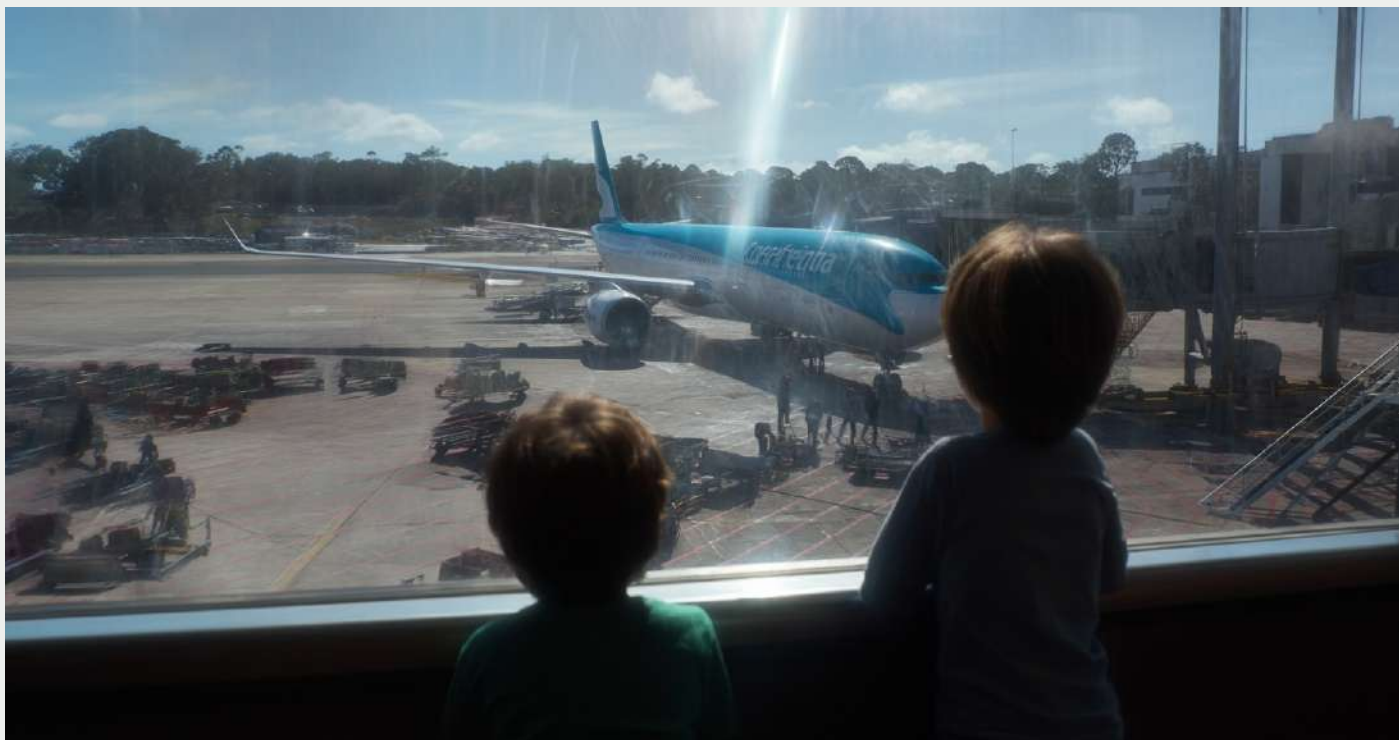
Factores como **condiciones meteorológicas adversas, reprogramaciones internas de aerolíneas o ajustes derivados de huelgas parciales o restricciones externas** podrían haber influido en estas cifras.

Además, la alta densidad de vuelos diarios en estos puntos incrementa la probabilidad de cancelaciones derivadas de retrasos en cadena u otras circunstancias logísticas.

El análisis de estos datos permite **detectar los puntos críticos del sistema aeroportuario español** y anticipar mejoras en la **planificación y eficiencia operativa**, especialmente de cara al verano.

La reducción de cancelaciones en algunos aeropuertos medios y regionales también sugiere que los focos de inestabilidad se concentran fundamentalmente en los grandes nodos, donde la **presión sobre el sistema es constante**.

En definitiva, abril mostró que, aunque el volumen de cancelaciones ha bajado a nivel global, algunos **centros neurálgicos del transporte aéreo** siguen requiriendo una **gestión más robusta y resiliente** para garantizar una operativa más predecible y estable para aerolíneas y pasajeros.



Cancelaciones y Retrasos

Disminuyen los vuelos con más de 3 horas de retraso hasta 411 afectados en abril de 2025

Durante el mes de **abril de 2025**, los vuelos que sufrieron **retrasos superiores a las tres horas** en los aeropuertos españoles experimentaron una **reducción interanual del 19,4%** respecto al mismo periodo del año anterior.

En total, se contabilizaron **411 vuelos afectados**, lo que representa el **0,27% del total de operaciones del mes**, frente a los **510 vuelos registrados en abril de 2024**, que equivalían al **0,36% del total**.

Esta mejora refleja un avance tangible en la **gestión operativa** tanto por parte de las **aerolíneas** como de los **aeropuertos**, especialmente en rutas con alta densidad de tráfico donde los márgenes para el error son más reducidos.

La disminución de **99 vuelos en esta categoría** no es solo un dato positivo en términos logísticos, sino también una mejora directa en la **experiencia del pasajero**, que ve reducidas las situaciones de mayor frustración y desgaste.

Aunque el número absoluto de vuelos con demoras superiores a las tres horas sigue siendo significativo, el

descenso sostenido de este tipo de incidencias es una señal alentadora para el sector.

Las aerolíneas han intensificado sus esfuerzos en **planificación de horarios, mantenimiento de flota y coordinación en tierra**, factores clave para evitar que los retrasos se acumulen o se prolonguen más allá de los umbrales críticos.

Además, esta mejora tiene un impacto directo en el trabajo de las **agencias de viajes**, que pueden **gestionar con mayor eficiencia las indemnizaciones por demora**.

Ofrecer una correcta atención al cliente en estos casos puede **convertir un contratiempo en una oportunidad de fidelización**, al demostrar un compromiso real con la satisfacción del viajero.

Los datos de abril confirman que **la puntualidad operativa sigue avanzando en la buena dirección**. La tendencia descendente en los retrasos prolongados favorece a todos los actores implicados: desde las aerolíneas, que optimizan costes y protegen su reputación, hasta los pasajeros, que pueden confiar cada vez más en la **regularidad de los vuelos**.



Cancelaciones y retrasos

Hangzhou y Nouakchott encabezan los retrasos internacionales desde España en abril de 2025

Durante el mes de **abril de 2025**, varias rutas internacionales desde **aeropuertos españoles** registraron **retrasos medios significativamente elevados**, afectando la puntualidad operativa y generando complicaciones logísticas para aerolíneas y pasajeros. En primer lugar destaca el aeropuerto de **Hangzhou (HGH)**, en **China**, que acumuló una **media de retraso de 312 minutos en 19 vuelos operados**, situándose como el destino internacional con **mayor demora promedio del mes**.

Le sigue **Nouakchott (NKC)**, capital de **Mauritania**, con una

media de 156 minutos de retraso en 7 vuelos registrados. Aunque se trata de conexiones de bajo volumen, la magnitud de las demoras pone en evidencia las **dificultades operativas que pueden surgir en determinadas rutas**, ya sea por motivos técnicos, meteorológicos o de coordinación internacional.

Completan el ranking el **aeropuerto Blaise Diagne (DSS) en Senegal**, con **53,8 minutos de media en 25 vuelos**; **Iasi (IAS) en Rumanía**, con una **media de 44,1 minutos en 19 operaciones**; y **Tallin (TLL) en Estonia**, que registró una demora media de **43,8 minutos en 42 vuelos**.

Aunque estas rutas **no figuran entre las más transitadas**, el **elevado tiempo de retraso** por vuelo las convierte en puntos críticos dentro del análisis mensual de puntualidad. En muchos casos, estos vuelos son de **largo recorrido o con valor estratégico para conexiones internacionales**, por lo que cualquier alteración horaria puede tener **efectos en cadena** en itinerarios posteriores.

Este tipo de datos pone de relieve que no solo es importante medir la **frecuencia de operación de una ruta**, sino también su **regularidad y fiabilidad**, factores esenciales en la

experiencia del viajero y en la planificación de las aerolíneas. La mejora en estos destinos requiere un análisis profundo de **factores externos e internos**, desde la gestión aeroportuaria local hasta la sincronización de servicios en ambos extremos del trayecto.

Abril deja así una señal clara: incluso las rutas con menor volumen pueden representar **grandes desafíos de puntualidad**, y abordarlos con precisión es clave para avanzar hacia una **red aérea más estable y eficiente**.



Aeropuertos

Málaga-Costa del Sol y Palma lideran el crecimiento en operaciones aéreas en abril de 2025

Durante el mes de **abril de 2025**, varios aeropuertos españoles experimentaron un crecimiento notable en el número de **operaciones aéreas**, consolidando así la **recuperación sostenida del tráfico** y la **reactivación del turismo**.

El mayor incremento absoluto se produjo en el **Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (AGP)**, que sumó **643 vuelos adicionales** en comparación con abril de 2024, alcanzando un total de **7.658 operaciones**.

Le sigue de cerca el **Aeropuerto de Palma de Mallorca - Son Sant Joan (PMI)**, con un aumento de **606 vuelos**, que lo llevó a un volumen total de **10.368 operaciones** durante el mes. En tercera posición se sitúa el **Aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN)**, que registró **523 vuelos adicionales**, alcanzando un total de **14.646 operaciones** y confirmando

su papel como uno de los principales hubs del país.

El **Aeropuerto de Alicante-Elche (ALC)** también mostró un crecimiento destacado, con **430 operaciones más** que en abril del año anterior, alcanzando un total de **5.349 vuelos**.

Cierra el top cinco el **Aeropuerto de Gran Canaria (LPA)**, que incrementó su actividad con **304 vuelos adicionales**, hasta alcanzar las **5.740 operaciones mensuales**.

Estos datos reflejan el **dinamismo del tráfico aéreo nacional e internacional** en España, con un impulso especialmente visible en **destinos turísticos consolidados**.

El crecimiento sostenido en estos aeropuertos responde al aumento en la oferta de vuelos, la recuperación de rutas estacionales y el fortalecimiento de la demanda en

mercados clave como Reino Unido, Alemania y Francia.

La **distribución geográfica del crecimiento** también pone de relieve el papel de los aeropuertos turísticos como **puntos estratégicos de entrada y salida**, contribuyendo de forma directa a la economía regional y a la competitividad del destino España en el mapa aéreo europeo.

Con estos resultados, abril se consolida como un mes clave en el despegue de la temporada alta, y anticipa un verano de **alta actividad en los principales aeropuertos del país**, donde el equilibrio entre capacidad, puntualidad y experiencia del pasajero será más importante que nunca.



Aeropuertos

Menorca, Bilbao y Santiago destacan por su puntualidad, mientras que Málaga y Alicante lideran los retrasos en abril

Durante el mes de **abril de 2025**, los **aeropuertos españoles con más de 500 vuelos operados** presentaron un comportamiento dispar en términos de **puntualidad**, con diferencias claras entre los que destacaron por su eficiencia y aquellos que concentraron los mayores retrasos medios.

En el grupo de aeropuertos con **mejor rendimiento**, el **Aeropuerto de Menorca (MAH)** se situó en primera posición, con una **media de adelanto de 4,09 minutos** en sus **827 vuelos operados**. Le siguieron el **Aeropuerto de Bilbao-Sondica (BIO)** con **3,14 minutos de adelanto medio en 1.284 operaciones**, y el **Aeropuerto de Santiago de Compostela (SCQ)**, que registró **1,00 minuto de adelanto promedio en 642 vuelos**.

Por el contrario, los **aeropuertos con mayor media de retraso** fueron liderados por el **Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (AGP)**, que acumuló un **retraso promedio de 9,47 minutos** en sus **6.310 operaciones**, seguido por el **Aeropuerto de Alicante-Elche (ALC)**, que registró **7,22 minutos de demora media** en un total de **4.615 vuelos**.

Estos datos reflejan una **disparidad operativa** entre distintas infraestructuras del país, influida por factores como el **volumen de tráfico**, la **estacionalidad turística**, la **meteorología local** y la **capacidad de respuesta logística** de cada aeropuerto. Los resultados de Menorca, Bilbao y Santiago apuntan a una **eficiencia notable** en aeropuertos de tamaño medio, mientras que Málaga y Alicante, pese a su peso estratégico, enfrentaron mayores dificultades para contener las demoras.

El análisis de la puntualidad continúa siendo un **indicador clave para aerolíneas, pasajeros y gestores aeroportuarios**, ya que influye directamente en la **experiencia del viajero**, en la **conectividad de rutas** y en la **optimización de recursos operativos**.

En conjunto, abril dejó una radiografía clara: los **aeropuertos turísticos de alta densidad** necesitan redoblar esfuerzos para mejorar su desempeño en meses clave, mientras que los de menor tráfico están demostrando que es posible alcanzar **altos estándares de puntualidad**, incluso en plena reactivación del mercado.



Iberia retoma su ruta a Washington con el Airbus A321XLR y operará vuelos todo el año

La aerolínea Iberia ha anunciado la reanudación de su ruta directa entre Madrid y Washington D.C., que comenzará a operar el próximo 1 de junio de 2025 con una novedad destacada: será cubierta con el nuevo Airbus A321XLR, el modelo de pasillo único de mayor alcance del mundo. Este hito convierte a Iberia en la primera compañía global en emplear este tipo de aeronave en una ruta transatlántica regular de larga distancia.

Hasta ahora, los vuelos entre España y Estados Unidos solían estar reservados a modelos de fuselaje ancho como el A330 o A350. Con la introducción del A321XLR, Iberia inaugura una nueva etapa en la conectividad intercontinental, aprovechando la eficiencia operativa de los aviones de pasillo único para ofrecer frecuencias más flexibles y sostenibles en mercados de tráfico medio-alto.

La ruta Madrid-Washington D.C. se operará inicialmente con cuatro frecuencias semanales durante los meses de verano, y pasará a tener tres vuelos semanales el resto del año,

convirtiéndose así en una conexión anual y no solo estacional, como lo fue hasta 2020.

El nuevo Airbus A321XLR con el que Iberia cubrirá esta ruta tiene capacidad para 182 pasajeros, distribuidos en una cabina Business de 14 asientos totalmente reclinables y una clase Turista equipada con servicios de entretenimiento a bordo, wifi y menús mejorados. El avión también permite una reducción del 20% en consumo de combustible y emisiones de CO₂, lo que refuerza el compromiso medioambiental de la aerolínea.

Según declaraciones recogidas por Simple Flying y Business Traveller, esta estrategia de operar rutas transatlánticas con aeronaves más eficientes responde al objetivo de Iberia de flexibilizar su red en Norteamérica, optimizando el coste por asiento sin renunciar a la experiencia del pasajero. Además, la recuperación de esta ruta refuerza la posición de Madrid como hub de entrada al continente europeo desde EE.UU..

La ruta con Washington Dulles International Airport (IAD) se suma a otros destinos que Iberia ya opera en Norteamérica, como Nueva York, Miami, Boston, Dallas, Los Ángeles, Chicago, San Juan de Puerto Rico y recientemente Doha. De esta forma, la compañía consolida su expansión internacional y fortalece su apuesta por el mercado estadounidense, uno de los más importantes y competitivos a nivel global.

El anuncio ha sido bien recibido por los sectores turístico y corporativo, ya que Washington es un destino clave no solo para el turismo cultural y político, sino también para el desarrollo de relaciones institucionales, académicas y empresariales entre España y EE.UU.

Los billetes ya están disponibles en todos los canales de venta de Iberia, y la operativa con el A321XLR marca un antes y un después en la conectividad entre Europa y América del Norte, abriendo nuevas posibilidades para rutas directas en mercados intermedios sin necesidad de grandes aviones ni escalas innecesarias.



Volotea refuerza su presencia en Murcia con nuevas rutas a Marsella y Barcelona

La aerolínea española Volotea ha anunciado una ampliación estratégica de sus operaciones desde el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (RMU), con la incorporación de una nueva ruta internacional a Marsella (Francia) y la reactivación del enlace doméstico con Barcelona. Esta medida consolida el compromiso de la compañía con la Región de Murcia y refuerza su papel como operador relevante en los aeropuertos regionales del sur de Europa.

La nueva ruta a Marsella comenzará a operar el 7 de julio de 2025 y ofrecerá dos vuelos semanales, los lunes y jueves, durante los meses de julio y agosto. Según ha informado la compañía, se pondrán a la venta más de 5.000 asientos distribuidos en 32 vuelos, lo que supone la primera conexión internacional regular de Volotea desde el aeropuerto murciano.

En paralelo, la aerolínea ha confirmado que reactivará su conexión directa con Barcelona, operativa también durante el verano, en las mismas fechas y frecuencias que la nueva ruta a Marsella. Esta combinación permitirá

una mayor flexibilidad de movimiento tanto a residentes como a visitantes, y potenciará la llegada de turistas nacionales e internacionales a la Región de Murcia.

El anuncio ha sido recibido con entusiasmo por parte de las autoridades regionales. La Consejera de Turismo, Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia, Carmen Conesa, ha señalado que estas nuevas rutas “responden a una estrategia clara de mejora de la conectividad aérea del territorio, favoreciendo la llegada de turistas europeos y facilitando los desplazamientos de los murcianos hacia destinos estratégicos”.

Por su parte, Volotea ha reiterado que su modelo de negocio está basado en conectar ciudades medianas y capitales regionales, contribuyendo al desarrollo económico de zonas que tradicionalmente han tenido menos opciones de conectividad. En declaraciones recogidas por medios como Avion Revue y Hosteltur, la compañía ha insistido en que estas nuevas operaciones consolidan su objetivo de “crear puentes reales entre

territorios con fuerte potencial turístico, cultural y comercial”.

Desde el punto de vista turístico, la ruta con Marsella representa una oportunidad de oro para el mercado francés, uno de los principales emisores de viajeros hacia España. Esta conexión directa permitirá acortar distancias entre el litoral mediterráneo francés y las playas, gastronomía y patrimonio histórico de la Región de Murcia.

La conexión con Barcelona, por su parte, no solo cumple una función turística, sino también empresarial y de enlace con vuelos internacionales a través del hub de El Prat, fortaleciendo el posicionamiento estratégico del aeropuerto murciano como nodo de conexión interterritorial.

Los billetes para ambas rutas ya están disponibles a través del sitio web oficial de Volotea. Con esta ampliación de oferta, la compañía refuerza su red de destinos en España y afianza su presencia en uno de los aeropuertos con mayor proyección de crecimiento en el sureste peninsular.



La Patrulla Águila se despide de sus míticos CASA C-101 tras cuatro décadas en el cielo

UNA SILUETA INOLVIDABLE

El rugido del motor, la estela de humo blanco dibujando el cielo, siete aviones volando en perfecta formación sobre playas, aeródromos y ciudades.

Para varias generaciones de españoles, la imagen de la Patrulla Águila surcando los aires ha sido sinónimo de fiesta, orgullo nacional y amor por la aviación. Pero, sobre todo, ha sido la imagen de un avión: el CASA C-101 Aviojet, conocido por su cariñoso apodo de "Culopollo".

Durante cuatro décadas, este modelo ha sido el protagonista indiscutible de las exhibiciones acrobáticas más espectaculares de nuestro país, dejando una huella imborrable en la memoria colectiva. Ahora, con la jubilación programada del C-101, llega el momento de mirar atrás, rendir homenaje y celebrar su legado.

EL NACIMIENTO DEL CULOPOLLO Y EL ALMA DE LA PATRULLA

Para entender por qué estos aviones provocan tanta emoción, hay que volver atrás. Muy atrás. A finales de los años 70, en una España que estaba saliendo de una larga dictadura y dando sus primeros pasos en la democracia, el Ejército del Aire necesitaba una nueva herramienta para formar a sus pilotos. El mundo de la aviación militar había cambiado radicalmente, y era imprescindible contar con un avión que estuviera a la altura de esa nueva época: moderno, fiable y, sobre todo, diseñado en casa.

Así nació el CASA C-101 Aviojet. Un reactor ligero, de un solo motor, ideado y fabricado en España por la empresa CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.), con la colaboración de firmas extranjeras como Northrop o Garrett

para algunas piezas clave. Su misión: convertirse en el avión escuela de referencia para el entrenamiento avanzado de los cadetes de la Academia General del Aire, en San Javier (Murcia), cuna de los futuros oficiales del Ejército del Aire y del Espacio.

El primer vuelo del C-101 tuvo lugar el 27 de junio de 1977, y su éxito fue inmediato. Compacto, robusto, con una excelente maniobrabilidad a baja y media velocidad, y capaz de realizar maniobras acrobáticas con facilidad. Pero no solo era un buen avión de entrenamiento: también tenía algo especial. Una personalidad. Una silueta reconocible. Un "carácter de hierro" que lo hacía simpático incluso para los que nunca se subirían a él.

Fue precisamente esa silueta la que le valió su peculiar apodo. El "Culopollo" nace del cariño y del humor de los propios pilotos y mecánicos. Si uno observa el avión desde atrás, verá que tiene un fuselaje corto, redondeado y con una forma algo desproporcionada en comparación con la cabina estilizada

y las alas. Como si tuviera un trasero abultado y redondeado... de ahí la comparación con el de un pollo. En el argot militar, esa mezcla de respeto y sorna dio lugar a uno de los mote más entrañables de la aviación española.

Pero el C-101 no solo fue adoptado por la academia. En 1985, ocho años después de su primer vuelo, el Ejército del Aire lo eligió como montura oficial para un nuevo proyecto ambicioso: crear una patrulla acrobática que representara a España por el mundo y que sirviera para fomentar la vocación aeronáutica, el espíritu de cuerpo y el orgullo nacional. Así nacía la Patrulla Águila.

Inspirada en patrullas legendarias como la Red Arrows británica o los Blue Angels estadounidenses, la Patrulla Águila tenía algo que ninguna otra ofrecía: su identidad era profundamente española. Desde el primer momento, el equipo adoptó el uso del humo tricolor con los colores de la bandera española (rojo y amarillo), convirtiéndose en la primera patrulla acrobática del mundo en hacerlo. La decisión no fue menor: era una forma de mostrar que esta unidad no solo hacía acrobacias, sino que volaba como símbolo del país, en su estética y en su filosofía.

La sede operativa de la patrulla no podía ser otra que San Javier. Allí, a orillas del Mar Menor, se entrenaban los jóvenes pilotos y también los futuros miembros de este selecto grupo que, con los años, se iría ganando un hueco en el corazón del público. En cada festival aéreo, desfile o celebración nacional, la Patrulla Águila comenzaba a consolidar una presencia sólida, no solo como espectáculo, sino como símbolo nacional. Y lo hacía, inseparablemente, a los mandos de esos entrañables y ruidosos C-101 Culopollo.

En un país donde la cultura de la aviación no ha tenido el mismo arraigo popular que en otros lugares, la Patrulla Águila ha sido el gran escaparate aéreo. Ha enseñado a mirar al cielo. A descubrir la belleza de un looping, la emoción de una cuña invertida o el vértigo de un cruce a baja altitud. Y todo eso lo ha hecho siempre con esos mismos aviones, fabricados en España, operados en España, y aplaudidos por miles de personas de todas las edades. Desde festivales locales hasta salidas



internacionales, la figura del Culopollo y el vuelo de la Águila se han mantenido unidos como un tándem perfecto. Y ahí radica buena parte del simbolismo de esta despedida: no es solo el adiós a un avión, sino a una era entera de la aviación española.

CUARENTA AÑOS DE MANIOBRAS IMPOSIBLES

¿Cuánto dura una maniobra acrobática? ¿Diez segundos? ¿Quince? ¿Treinta, como mucho? Lo justo para que el público contenga el aliento, aplauda y siga mirando al cielo esperando la siguiente piroeta. Pero detrás de esos segundos de vértigo hay meses de entrenamiento, años de experiencia, y en el caso de la Patrulla Águila, décadas de tradición forjada con disciplina, precisión y respeto por el aire.

Desde su primer vuelo en formación en 1985, la Patrulla Águila ha realizado más de 600 exhibiciones en 15 países, entre ellos Francia, Reino Unido, Italia, Marruecos, Bélgica o Portugal. Ha sobrevolado los cielos de festivales internacionales, ha participado en aniversarios históricos y ha emocionado a millones de personas que jamás olvidarán la imagen de siete aviones pintando con humo los colores de España.

Las maniobras que realiza no son improvisaciones. Son figuras perfectamente coreografiadas con

nombres tan sugerentes como “la cuña invertida”, “el abanico”, “el looping águila”, “el cruce doble” o “el diamante rotatorio”. Algunas de ellas se ejecutan con apenas dos metros de separación entre los aviones a cientos de kilómetros por hora. El más mínimo error podría tener consecuencias catastróficas. Pero no los hay. Porque no se trata solo de volar: se trata de volar juntos como un solo organismo.

Durante estos 40 años, más de 40 pilotos han formado parte de la Patrulla Águila, y todos comparten algo más allá del uniforme: una conexión íntima con el C-101. No es un avión cualquiera. Es una extensión del cuerpo. Como dicen ellos mismos: “el Culopollo no perdona, pero tampoco traiciona”. Su manejo requiere destreza, pero ofrece una respuesta noble, predecible. No tiene ayudas electrónicas ni inteligencia artificial. Es todo mano, cabeza y corazón.

Y si hay algo que ha distinguido a la Patrulla Águila de otras patrullas del mundo es, sin duda, su personalidad. Es la única patrulla acrobática que vuela con configuración de siete aviones (la mayoría usan seis o nueve), lo que les permite formar figuras más simétricas e impactantes. También son únicos en su forma de despegar y aterrizar en formación cerrada —algo que pocas patrullas se atreven a hacer— y por supuesto, por el uso del humo tricolor con los colores de la bandera española, una marca visual que define su estilo y conecta emocionalmente con el público.

Su presencia en los desfiles del 12 de



octubre se ha convertido ya en una tradición: cada año, cuando sobrevuelan el Paseo de la Castellana en Madrid al final del desfile militar, los siete aviones dejan tras de sí una bandera de humo rojo y amarillo que se despliega sobre la ciudad como si fuera una pancarta celestial. En silencio, miles de personas levantan la mirada y se emocionan. Es un momento icónico. Y el que lo ha visto, no lo olvida.

Pero más allá de los grandes eventos, hay un valor intangible que ha ido creciendo con los años: la Patrulla Águila ha servido para acercar la aviación a la gente, especialmente a los jóvenes. Ha visitado decenas de escuelas, ha participado en jornadas de puertas abiertas, ha volado sobre playas repletas de familias en verano, y ha sido una fuente de inspiración para muchos chicos y chicas que decidieron que querían ser pilotos al verles surcar los cielos.

Hay una historia muy conocida dentro del cuerpo: la de un niño que, con seis años, fue con sus padres a ver un festival aéreo en Málaga y quedó fascinado con los aviones. Años después, ese niño ingresó en la Academia General del Aire. Hoy es uno de los pilotos de la Patrulla

Águila. Es solo una entre muchas. El Culopollo ha sido una herramienta de formación, sí, pero también una máquina de sueños.

A pesar del paso del tiempo y de la irrupción de nuevas tecnologías, el C-101 ha seguido fiel a sus raíces. No tiene pantallas táctiles ni automatismos. Todo es analógico, mecánico, real. Eso ha hecho que su mantenimiento sea un desafío cada vez mayor, pero también que los pilotos aprendan a volar “de verdad”. Sin filtros. Con la piel y el instinto.

En los últimos años, muchas voces pedían su relevo. No por falta de cariño, sino por lógica técnica y seguridad. Pero la decisión de retirarlo no ha sido fácil. El Ejército del Aire ha tenido que valorar no solo el coste y la eficiencia, sino también el peso emocional y simbólico de jubilar a un avión que ha acompañado a varias generaciones de pilotos.

Y ahora, que el momento ha llegado, todos coinciden en algo: el C-101 se merece una despedida a la altura de su historia.

UNA DESPEDIDA A LA ALTURA

En el mundo de la aviación militar, pocas cosas son más emotivas que la despedida de un avión legendario. Y si ese avión ha sido testigo de miles de horas de vuelo, de los primeros despegues de los cadetes, de exhibiciones memorables y de miradas al cielo llenas de orgullo... la despedida se convierte en un acto casi sagrado.

Eso es exactamente lo que va a ocurrir con el CASA C-101 Aviojet. Después de más de cuatro décadas sirviendo con honores al Ejército del Aire y del Espacio y siendo el emblema volador de la Patrulla Águila, se prepara una mega exhibición aérea para decirle adiós como se merece. Será el último vuelo oficial del “Culopollo” y marcará el cierre de una etapa gloriosa en la historia de la aviación española.

Aunque aún no se ha hecho público el programa definitivo, todo apunta a que el evento tendrá lugar el 14 y 15 de Junio en San Javier, la base que ha sido hogar del avión y de la Patrulla Águila desde su origen. Allí, frente al Mar Menor, donde miles de cadetes han aprendido a volar



con él, se espera una jornada histórica. No será una simple exhibición: será una fiesta de la aviación, un reencuentro de generaciones y un homenaje a un símbolo nacional.

El evento contará con formaciones históricas, maniobras especiales que no se han mostrado nunca en público, y la participación de patrullas acrobáticas invitadas de otros países, además de unidades del Ejército del Aire y otras fuerzas armadas. También se baraja la posibilidad de una pasada conjunta entre los C-101 y sus sucesores: los nuevos Pilatus PC-21, que ya han empezado a operar como aviones de entrenamiento avanzado y que, poco a poco, tomarán el relevo.

El Pilatus PC-21 es una aeronave suiza de última generación, equipada con instrumentación digital, aviónica avanzada y un rendimiento muy superior al del C-101. Su llegada marca un salto cualitativo en la formación de pilotos: más eficiente, más segura, más adaptada al entorno táctico actual. Pero, como suele ocurrir con los relevos generacionales, también hay algo de nostalgia. Porque el PC-21 es excelente... pero no es el Culopollo.

Los pilotos de la Patrulla Águila lo saben. Muchos de ellos aprendieron a volar en los C-101 durante su etapa como cadetes, y para todos representa algo más que una máquina. Como explicó uno de los jefes de la patrulla en una entrevista reciente: “El C-101 nos ha enseñado a volar, pero también nos ha enseñado a

respetar el cielo. Su carácter, su nobleza, su respuesta... te obligan a ser mejor piloto y mejor persona”.

Durante estos meses previos al adiós, se están grabando documentales, recopilando imágenes de archivo, organizando visitas escolares y encuentros con veteranos. Porque esta despedida no es solo para los militares: es también para los ciudadanos. Para todas esas personas que, en algún momento de sus vidas, miraron hacia arriba y se emocionaron al ver volar esos siete aviones dibujando un corazón, una bandera o simplemente una línea blanca que parecía decir: “Estamos aquí, contigo”.

Será también una oportunidad única para que los pilotos veteranos se reencuentren con sus antiguos compañeros de escuadrón, muchos ya retirados, otros aún en activo en destinos distintos. Habrá mecánicos que volverán a tocar el fuselaje del avión que cuidaron durante años. Habrá familias que traerán a sus hijos para contarles que, en ese mismo avión, su padre o su madre aprendió a volar.

Y habrá aplausos. Muchos. Porque incluso quienes no conocen el nombre técnico del modelo, ni sus características de vuelo, saben que están ante algo especial. Porque la gente no aplaude solo a los aviones: aplaude lo que representan.

Ese día, cuando los C-101 despeguen por última vez en formación cerrada,

con el sol reflejándose en su fuselaje rojo y blanco, no volarán solo siete aviones: volarán miles de recuerdos, de emociones y de historias personales. Y cuando aterricen, cuando los motores se apaguen y el silencio llegue a la pista, el rugido que quedará será el de una memoria compartida. El de un avión que se va... pero que nunca se irá del todo.

EL RUGIDO FINAL

Pocos aviones han tenido el privilegio de entrar en el imaginario colectivo de un país. El Culopollo lo ha hecho. Sin necesidad de guerra, sin estridencias. Solo con constancia, con servicio y con belleza.

Fue una herramienta de formación, sí. Un reactor de entrenamiento diseñado con ambición en una España que quería volar alto. Pero se convirtió en algo más grande: una leyenda con alas. Su figura redonda, su rugido metálico, sus estelas blancas en los cielos de Cádiz, Zaragoza, Jerez, Gijón o Madrid... han marcado una época. Una época que ahora llega a su fin, pero no con tristeza. Con gratitud.

**Adiós, Culopollo.
Gracias por
enseñarnos a
mirar al cielo.**



Consolidador Aéreo Internacional

ACTUALIZAMOS NUESTRA IMAGEN,
MANTENEMOS NUESTRO GRUPO



MULTI IATA
EN 5 PAÍSES



CONEXIÓN NDC



DEPARTAMENTO
DE GRUPOS



CALENDARIO REAL
DE CUPOS



MULTI GDS



TARIFAS NEGOCIADAS:
ÉTNICAS, TTOO, ESPECIALISTAS,
DINÁMICAS Y PYMES.
PLAZAS EXCLUSIVAS Y CHARTER



MEMBRESÍA:
EMISIÓN A 0€

www.grupovdt.com

in f @ ▶