

Desde el pasado día 8 de enero, la compañía aérea Air Europa ha comenzado a volar el Embraer 195. Un reactor regional con el que espera reducir en tiempos de crisis los costes operativos en algunas de sus rutas domésticas y europeas.

Cuando el pasado 18 de diciembre el director general de Embraer para Europa, Ricardo Lugris, y el presidente de Globalia, Juan José Hidalgo, hicieron público el pedido en firme de seis Embraer 195 para la aerolínea española, el también presidente de Air Europa no dudó en resaltar las ventajas que suponía para su compañía aérea la incorporación del nuevo avión regional brasileño, calificándolo como "el avión ideal en tiempos de crisis" por la reducción en los costes operativos, cercanos al 30 por ciento, teniendo en cuenta que por su capacidad (122 asientos) "resulta un número suficiente para muchas de nuestras rutas". También, y como casi siempre acostumbra a manifestar, Juan José Hidalgo hizo hincapié en el compromiso de Air Europa en contar con una edad media de la flota inferior a los diez años; aspecto éste que lleva cumpliendo sobradamente, tras la incorporación de los últimos Boeing B-737-800 y Airbus A330-200, y que con

la llegada de los Embraer 195 hará que disminuya aún más.

El Embraer 195 ha entrado en la flota de Air Europa para volar destinos nacionales e internacionales europeos de corto y medio alcance, precisamente en ciertas rutas de la compañía donde la demanda se ajusta más a la configuración de 122 asientos que presenta el avión brasileño que a la del Boeing B-737-800 con 186 pasajeros. De hecho, la compañía tiene previsto que un determinado número de Embraer 195 sustituyan en breve a cuatro B-737-800 actualmente en servicio.

En este sentido, Juan José Hidalgo, apuntó que "hay que obtener un 80 por ciento de la ocupación media por avión, de forma que estimamos que para una configuración de 122 plazas como la del Embraer 195, con un factor de ocupación de 95 asientos, ya lograríamos la rentabilidad en la operación".

La confirmación de la compra de este pedido de seis aviones, por un

Ideal



Ricardo Lugris, director general de Embraer para Europa, junto a Juan José Hidalgo, presidente del Grupo Globalia.



Primer Embraer 195 de Air Europa contra la crisis



La cabina de pasajeros del Embraer 195 de Air Europa esta configurada para acomodar hasta un total de 122 pasajeros.



La tripulación de cabina de pasajeros, formada por un sobrecargo y dos TCP, disponen de dos galleys.





► EMBRAER 170/190 Una familia con éxito

Dentro de la gama de reactores regionales de Embraer, la familia E-170/190 es con diferencia la de mayor éxito para el fabricante brasileño, puesto que a 31 de diciembre de 2008, la cartera de pedidos en firme más opciones de los modelos Embraer 170 y 190, con sus correspondientes versiones (175/195), alcanzaban la cifra total de 1.686 unidades (876 en firme y 810 opciones).

De todos ellos, el último en ser lanzado fue el Embraer 195; versión alargada de mayor capacidad de la familia (2,4 metros más que el Embraer 190), cuyo primer vuelo lo realizó el 7 de diciembre de 2004 para entrar en servicio con la compañía británica Flybe el 1 de septiembre de 2006.

En la actualidad, el operador más importante en el mundo del Embraer 195 es compañía brasileña Azul con 31 aviones solicitados, y en Europa Flybe y Lufthansa, ambas con 14 aviones pedidos en firme.

Hasta la fecha, Embraer ha vendido más de 500 aviones del Embraer 190 /195 a 53 clientes de 39 países del mundo, y la compañía Air Europa es el primer cliente en España del Embraer 195.

Uno de los aspectos más destacables del Embraer 170/190 reside en su cockpit de última generación. Todos los modelos de la familia disponen de aviónica con sistema de mandos de vuelo fly-by-wire y en el conjunto de sus instrumentos destacan las cinco pantallas de presentación Honeywell Primus Epic.

valor aproximado de 350 millones de dólares, a precio de catálogo, tiene un calendario de entregas que dará comienzo a partir de primer trimestre del próximo año, y estos seis aviones vienen a sumarse al pedido de seis unidades más realizadas anteriormente; concretamente en febrero de pasado año cuando en aquel momento fueron adquiridos por JJH Capital -sociedad financiera propiedad de Juan José Hidalgo, presidente de Globalia- para operar en Universal Airlines; un intento de creación de una nueva compañía regional que por falta de acuerdo con el colectivo de pilotos de Air Europa, obligó a

Globalia a cancelar el proyecto y destinar el primer pedido de seis aviones a volar con los colores de Air Europa. De estos seis primeros Embraer 195 uno fue vendido a la compañía israelí Arkia, dos ya ha recibido la compañía española; el primero el 9 de enero y el segundo el 2 de febrero, y tres más que lo harán a lo largo de este año; los seis restantes se recibirán a partir del primer trimestre de 2010.

Instrucción

El pasado 2 de noviembre, la compañía iniciaba en el Reino Unido la fase de instrucción de las tripulaciones técnicas que han co-

menzado a incorporarse a la flota gradualmente según vayan llegando los 11 aviones, en concreto cinco tripulaciones por avión. Esta fase de instrucción forma parte de las condiciones del contrato de compra de los aviones (350 millones de dólares) firmado por la aerolínea y el fabricante brasileño. De este modo, Embraer cubre con todos los gastos que supone la instrucción de los pilotos de Air Europa para obtener la calificación de tipo del avión. Ésta se lleva a cabo en las inmediaciones del aeropuerto de Gatwick, y afectará a un total de cinco tripulaciones por avión que se irán incorporando paulatinamente a la

flota según vayan entregándose los aviones, como así nos lo explica Roberto Pérez Guitián, comandante de Air Europa en el primer vuelo comercial de la compañía. Con más de 15 años de experiencia en la compañía y 18.000 horas de vuelo realizadas en Boeing B-757, B-767-300 y B-737-300/-400 y -800, Pérez Guitián es el flamante jefe de flota de Embraer 195 en Air Europa, y desde el primer momento se brinda amablemente a hablarnos del avión. "Para nosotros se trata de un avión completamente nuevo, pero cada vez estamos más contentos. El Embraer 195 nos gusta mucho. Es un avión muy moderno, todo elec-



Características Técnicas Embraer 195

Prestaciones

Velocidad de crucero	0,80 Mach
Altitud de crucero	41.000 ft
Alcance máximo	3.889 km
Carrera de despegue	2.251 m
Carrera de aterrizaje	1.435 m

Planta motriz

Número y modelo	2 General Electric CF34-10E
Potencia unitaria	9.072 kg

Pesos

Máximo al despegue	50.790 kg
Básico operativo	28.970 kg
Máximo al aterrizaje	45.000 kg
Carga de peso máxima	12.720 kg
Capacidad máxima de combustible	12.872 kg
Número máximo de pasajeros	122

Dimensiones

Longitud	38,75 m
Envergadura	28,72 m
Altura	10,52 m
Superficie alar	92,53 m ²
Ancho fuselaje	3,01 m
Altura fuselaje	3,35 m

Dimensiones internas

Longitud de la cabina	28,17 m
Ancho de cabina	2,74 m
Altura de cabina	2,00 m
Ancho pasillo	0,50 m



Palma de Mallorca-Madrid-Málaga, fue la primera ruta realizada por el Embraer 195.



Su avanzada aviónica destaca por su sistema de mandos de vuelo Fly-by-wire y sus cinco pantallas de presentación Honeywell Primus Epic.

Air Europa

AVIACIÓN COMERCIAL Primer Embraer 195 de Air Europa

www.aireuropa.com



Cada uno de sus dos motores General Electric CF34-10E tiene un empuje de 9.072 kg.

El Embraer 195 de Air Europa dispone también de 14 asientos en Clase Business.



Las dos bodegas de carga están situadas en el lado derecho del avión.





Con una experiencia de 18.000 horas de vuelo, Roberto Pérez Guitián es el jefe de flota Embraer 195 de Air Europa.



Como el resto de los modelos de la familia, el Embraer 195 incorpora winglets en las alas.

CARTERA DE PEDIDOS EMBRAER 195 (*)

► Cliente	Pedidos en firme	Entregados	Pendientes de entregas
Alpi Eagles (Italia)	10	-	10
Azul (Brasil)	31	3	28
BRA (Brasil)	20	-	20
Flybe (Reino Unido)	14	14	-
GECAS (EE.UU.)	7	6	1
Air Europa (España)	11	2	9
Royal Jordanian (Jordania)	2	2	-
Lufthansa (Alemania)	14	-	14
Montenegro (República de Montenegro)	1	-	1
Arkia (Israel)	1	1	-
Total	111	27	84

(*) A 31 DE DICIEMBRE DE 2008

trónico y supone para nosotros y para la compañía un salto cualitativo muy significativo si lo comparamos, por ejemplo, con el Boeing 737-800 que, sin lugar a dudas, es también un gran avión. El Embraer 195 vuela francamente bien; sube muy bien, es rápido, confortable y silencioso para el pasajero."

En la actualidad los pilotos de Embraer 195 de Air Europa están volando con el apoyo de comandantes instructores de la empresa suiza Swiss Aviation Training, puesto que los instructores brasileños de Embraer no disponen del certificado JAR europeo.

Con el primer Embraer 195 Air Europa ha comenzado a operar destinos domésticos y europeos de corto y medio alcance como son las rutas Palma de Mallorca-Madrid, Madrid-Málaga, Madrid-París y Madrid-Venecia; y con el segundo avión -incorporado el 2 de febrero- ha ampliado los destinos a Túnez y Lisboa, sin descartar operar en el aeropuerto de Londres-

City, así como algunas frecuencias entre Madrid y Barcelona.

A bordo

A pesar del considerable retraso acumulado a su llegada el pasado día 8 de enero al aeropuerto de Madrid-Barajas, procedente de Palma de Mallorca -el primer salto en su día de entrada en servicio comercial-, a la postre pudimos considerarlos afortunados puesto que el día siguiente fue el de la "gran nevada en Madrid", y de una forma u otra nuestra experiencia de volar en la primera ruta del Embraer 195 (EC-KRJ) de Air Europa habría resultado cuando menos complicada por las condiciones meteorológicas de aquel día.

Por ello, nos parece hasta reconfortante la espera por el retraso de algo más de una hora para embarcar en nuestro vuelo (UX5036) con destino Málaga. Ya en el interior del avión, los tres tripulantes de cabina de pasajeros daban amablemente la

bienvenida a los 53 pasajeros que iban a volar la primera ruta de Air Europa con el recién estrenado Embraer 195, como así también nos lo hizo saber el comandante del avión, Roberto Pérez Guitián, una vez alcanzados los 29.000 ft de altitud, y después de haber pedido disculpas por el retraso en el despegue. Salida de Madrid-Barajas que se inició con el "push back" y rodaje hasta la cabecera de pista 36L; punto al que

Air Europa tiene previsto incorporar a su flota un total de 11 Embraer 195.

llegamos diez minutos después para iniciar el despegue prácticamente de inmediato. Salvo algunos minutos de moderada turbulencia por las condiciones meteorológicas durante el descenso y aproximación al aeropuerto de Málaga, el vuelo se desarrolló con toda normalidad en apenas una hora. El interior del avión presenta, lógicamente, un aspecto

impecable y de cierta sensación de amplitud teniendo en cuenta las dimensiones de su fuselaje (2,74 m de ancho por 2,00 m de alto). Con dos galleys y sus respectivos lavabos, situados en la parte delantera y trasera de la cabina de pasajeros, ésta tiene una capacidad para un total de 122 butacas distribuidas en 31 filas de cuatro asientos (excepto la primera fila con sólo dos plazas en el lado derecho), el Embraer 195 de Air Europa está configurado en dos clases: 14 asientos en Club Business y 108 en Turista; todos -con una anchura de 50 cm- tapizados en piel y con la misma separación entre asientos (68 cm), lo suficientemente cómodos para vuelos de corta distancia, aunque hay que indicar también que el equipamiento elegido por Air Europa es de los más sencillos puesto que los respaldos de los asientos no disponen de monitores individuales, ni canales de audio como sistema de entretenimiento. ○

José M^o Parés