

Un viaje casi existencial

ERRANTE

nº2



Hablamos con Javier Ordovás, uno de los pilotos de Gestair, la compañía de aviación ejecutiva más importante de España. Con una flota compuesta por 37 aviones, volar a su cargo es un sueño que únicamente está al alcance de unos pocos, pero nos asegura que este viaje bien merece la pena ya que pone en evidencia una gran diferencia «de altura».

Entrevista: Cristina RodríguezBarreño

VOLAR EN PRIVADO

Es Javier Ordovás, lleva 19 años volando para la empresa, lo que se traduce en 8.000 horas de vuelo. Desde Madrid viaja a destinos como Manila, Singapur, Kenia o Darwin, siempre atendiendo a las peticiones de sus clientes. Nos asegura que no hay solicitud que se le resista a Gestair, ya que la plena disposición, la inmediatez y la privacidad son las premisas que marcan la filosofía de la compañía.

Cristina Rodríguez (CR)
Javier Ordovás (JO)

CR – Eres uno de los pilotos de la compañía de *jets* privados más importante del país. ¿Cómo has llegado hasta aquí? ¿Cuál ha sido tu trayectoria profesional?

JO – Mi trayectoria profesional comenzó en 1989 cuando viajé a Dallas para sacarme los títulos de piloto, donde por aquella época era habitual hacerlo. En 1990 volví a España y, después de otras experiencias, empecé a trabajar con Gestair en 1999. Mi vocación viene de familia. Mi padre, mis tíos y mi hermano han trabajado en líneas aéreas, por lo que conozco muy bien el sector, pero yo siempre he preferido la aviación ejecutiva.

Comencé volando un *Turbo Hélice*, un avión pequeño de 10 plazas y 4 horas de autonomía. Después pasé a pilotar un *Premier 1*, más rápido y con 6 plazas. Y de ahí, a un *Gulfstream G200*, un avión de medio recorrido con 8-10 plazas. Ahora estoy volando el *Falcon 2000LX*, mi avión actual, que tiene alcance transoceánico.

CR – ¿Qué supone para un cliente volar con vosotros? ¿Cuáles son las principales ventajas?

JO – Para el pasajero todo son ventajas. Desde el acceso y la recogida del avión, que en muchos aeropuertos se realiza directamente en coche hasta la misma puerta, así como evitar interminables controles y las aglomeraciones en los aeropuertos... el acceso es rápido, comodísimo. La privacidad es otro punto clave. Por lo general, los clientes pasan por terminales de aviación ejecutiva, más pequeñas, tranquilas y cómodas.

Una vez dentro del avión, la intimidad y la comodidad de no viajar con personas desconocidas a tu lado, poder pedir un catering a la carta, o una completa flexibilidad de movimiento gracias a una aeronave lista para

«Para el pasajero todo son ventajas. Es posible llegar directamente en coche hasta la puerta del avión en la mayoría de los aeropuertos y, en pocos minutos, despegar.»

despegar cuando el cliente lo desee, son otras de las grandes bondades que se pueden encontrar en este tipo de viajes.

En caso de que el vuelo se fuera a retrasar por un cambio del cliente, otra de las grandes ventajas es que tenemos completa flexibilidad de llamar y pedir un nuevo *slot* para retrasar el viaje 5, 10, 20 o los minutos que haga falta.

CR – ¿Cómo es el proceso de embarque para un cliente desde que llega al aeropuerto? ¿El equipaje se gestiona de manera diferente?

JO – A nivel de seguridad es el mismo que en los aviones comerciales, sin embargo, el proceso de embarque es más sencillo. El control de documentos y equipajes es más personal y rápido, y muchas veces se realiza incluso minutos antes de que los clientes suban al avión.

En cuanto al equipaje, se gestiona exactamente igual, sin embargo, estos controles de seguridad son más rápidos y cómodos al tratarse de terminales más pequeñas y exclusivas.

CR – Inmediatez, puntualidad, disposición, atención... ¿Cuáles dirías que son las claves principales de la filosofía de la empresa?

JO – Una de las principales claves de la aviación ejecutiva es la disposición. Cualquier vuelo que le surja a un cliente se puede preparar con toda la rapidez necesaria gracias a la gran capacidad de Gestair para solicitar un vuelo inmediato. Para cualquier urgencia o petición es posible tener un avión listo en pocos minutos.



Javier Ordovás en la cabina de su Falcon 2000LX

«Tengo claro que los pasajeros que se suben a estos aviones ya no quieren bajarse de ellos.»

CR – Hay familias enteras que viajan en *business*, ¿sería razonable considerar un vuelo privado como mejor opción?

JO – Sin duda. Podemos pensar en una familia a la que le guste jugar al golf y que quiera ir a Irlanda o a Escocia, a los campos de Prestwick, por ejemplo. El vuelo desde Madrid serían 2 horas y veinte minutos, lo que suma un total de 5 horas ida y vuelta, aproximadamente. Si calculas el precio por hora de vuelo en un avión como éste y lo comparas con 10 billetes en *business*, por supuesto que compensa. Yo no lo dudaría.

CR – Si, como cliente, vuelas una semana a Kenia, ¿tiene sentido que el avión me espere parado durante ese periodo de tiempo para volver?

JO – Totalmente. En destinos de este tipo, la seguridad y la flexibilidad que aporta tener un avión a plena disposición es una ventaja, además de que te permite moverte cómo y dónde quieras.

CR – ¿Necesitan vuestros pilotos una formación diferente a la necesaria para volar aviones comerciales?

JO – La formación como piloto es la misma, da igual el avión que vueles, ya que todos tenemos la licencia de piloto comercial. Una vez entras a trabajar en una compañía, la empresa te forma para volar una aeronave concreta. En caso de cambiar de avión, se realiza un curso específico de varias semanas en EE.UU. o Londres, se cumplen en Madrid unas tomas y despegues como entrenamiento práctico y, a partir de ahí, a volar. Las diferencias están en el modelo, pero los controles médicos y de licencias son exactamente iguales.

«Al margen de los viajes de negocios, normalmente son vuelos de ocio, de deportes como el esquí o el golf... o vacacionales con destinos como el Caribe o África. Los hay más particulares, pero son vuelos que nos gustaría hacer a todos.»

CR – ¿Pueden vuestros *jets* privados volar a cualquier destino? ¿Cuál es la autonomía de este tipo de aviones?

JO – Sí. Tenemos aviones de corto (hasta 4 horas), medio (hasta 8 horas y media) y largo alcance (hasta 15-16 horas). Dependiendo de la necesidad del cliente, se pide un avión u otro. La opción de realizar una escala es una manera de abaratar el viaje.

Podríamos decir que podemos volar desde cualquier punto de origen hasta casi cualquier destino. Es verdad que hay lugares en los que es necesario solicitar los permisos de vuelo con más tiempo, así como los visados, pero estas gestiones son perfectamente realizables desde *Gestair Flight Support*, quienes preparan cualquier itinerario sin problema.

Uno de los mejores ejemplos para este caso son las vueltas al mundo. Nuestro equipo ha realizado algunas de ellas de más de 30 días, con todos los permisos, solicitudes y visados necesarios para que el cliente no tenga inconveniente alguno.

CR – Para volar de un país a otro, ¿tienes que aterrizar siempre en un aeropuerto donde haya aduana? Por ejemplo, si quiero volar directamente desde el Taj Mahal hasta el Masai Mara, ¿tengo que entrar por Nairobi o puedo aterrizar en cualquier pista?

JO – Cada país tiene sus condiciones, pero la mayoría de las veces sí que es necesario pasar las aduanas, sobre todo si los destinos así lo precisan, como es el caso de EE.UU. Luego hay

Si consideramos que viajar en clase *business* para una familia que quiera desplazarse a, por ejemplo, Irlanda para un viaje relativamente breve supondría volar dos horas y veinte minutos en un avión comercial; lo que acaba sumando un total de 5 horas entre la ida y la vuelta, aproximadamente. En cambio, un *jet* privado puede abarcar este mismo trayecto en alrededor de una hora por precio proporcionalmente menor a 10 billetes comerciales, convirtiéndolo al avión particular en la opción más interesante.

curiosidades. Por ejemplo, si vuelas a México desde Sudamérica, no puedes aterrizar en Toluca, debes ir al aeropuerto de Tapachula que ellos tienen habilitado para hacer una inspección muy exhaustiva del avión, además de pasar las aduanas.

CR – ¿Cuál es el viaje más único o especial que has realizado para un cliente?

JO – Los vuelos al Caribe o a África son con los que más disfrutan los clientes. Recuerdo haber hecho un vuelo a Johannesburgo, de ahí fuimos a Ciudad del Cabo, después a Zimbabue a ver las Cataratas Victoria, y allí asistieron a varios safaris fotográficos. Este tipo de viajes se realizan siempre con el mismo avión. Nosotros comenzamos con ellos y les acompañamos durante todo el trayecto.

CR – ¿Qué altitud alcanzan vuestros aviones? ¿Vuelan a diferente altura que los comerciales? ¿Siguen las mismas rutas?

JO – Volamos bastante más alto que los aviones comerciales, lo que se traduce en la ventaja de ir solo por la ruta ya que no cogemos los mismos *tracks* comerciales. Esto también nos permite volar más rápido. Por ejemplo, el *Gulfstream G650* puede hacer Madrid - Santiago de Chile ganando una hora de vuelo en comparación con un vuelo comercial. Además, los posibles imprevistos meteorológicos nos afectan menos a la hora de necesitar cambios o desvíos gracias a que en las altitudes a las que volamos hay menos tráfico aéreo.

CR – ¿Cómo se organizan los vuelos privados para los aterrizajes en los diferentes aeropuertos? ¿Tienen pistas particulares?

JO – Las pistas son las mismas, sin embargo, tenemos la ventaja de poder despegar y aterrizar en aeropuertos con dimensiones menores. En Londres, por ejemplo, yo siempre

Los jets privados, además de no estar restringidos en rutas cerradas, pudiendo conectar prácticamente cualquier destino a voluntad del usuario, son una opción de viaje mucho más eficiente; al volar a una mayor altitud y ser menos pesados que las naves comerciales son capaces de abarcar mayores distancia en un notable menor espacio de tiempo.

recomiendo volar a Farnborough, un aeropuerto sólo de aviación ejecutiva donde no hay aviones comerciales. Esto significa que aterrizamos y, según abro las puertas, está el coche esperando, se bajan, se suben y se van. Salen sin parar. Si venimos de un destino que necesite control de aduanas, ellos mismos vienen al avión, revisan la documentación y los pasajeros se van directamente a su casa.

CR – ¿Que prioridades os dan las torres de control frente a los aviones comerciales?

JO – Ninguna. Desde la aproximación ya somos todos iguales, a la hora de aterrizar, a la hora de rodar... Lo único que nosotros vamos a la terminal ejecutiva y, por lo general, el proceso de aparcar el avión y apagar motores es más rápido. Otra bondad de volar con este tipo de aviones es que tenemos la posibilidad de aterrizar en aeropuertos más pequeños y con menos tráfico, lo que se traduce en tiempos de espera mucho más reducidos.

CR – ¿Cómo son tus viajes personales? ¿Dónde te gusta ir? ¿Cómo eres como viajero después de estar acostumbrado a este tipo de viajes con clientes?

JO – Tengo dos aficiones, el golf y el esquí. Para esquiar normalmente viajo a los Alpes, vuelo a Munich y desde allí cojo un coche hasta cualquier estación.

Una de las ventajas que tenemos es el tiempo libre, ya que realizamos viajes de varios días y después tenemos otros tantos para disfrutar en casa o donde sea. En mi caso, intento escaparme a jugar al golf.

CR – ¿Cuál es el viaje más complejo que has hecho a nivel ruta?

JO – Hace poco hicimos una ruta por Asia muy curiosa: Madrid-Delhi; Delhi-Manila; Manila-Darwin;



Javier Ordovás respondió a nuestras preguntas en la misma cabina de pasajeros del jet privado.

Darwin – Singapur; Singapur – Estambul; y Estambul – Madrid.

CR – Si dices la vuelta al mundo, ¿cuál sería tu viaje ideal?

JO – Creo que va siempre en función de tus aficiones, y la ventaja que existe es que al tener un avión a tu plena disposición es posible cambiar de planes. Tenemos disponibilidad 24 horas para el cliente, exceptuando las limitaciones por actividad que tenemos que cumplir, que van en función del número de horas que volamos y son iguales para todos los pilotos del mundo. Quitando eso, el pasajero tiene muchísimo juego para realizar lo que le apetezca.

ERRANTE

Marzo 2019