



Mantenimiento de motor.

Corjet Maintenance

el éxito de la suma de capacidades

■
EVA CERVERA

En febrero de este año, Corjet Maintenance celebraba su primer Consejo de Administración. La nueva compañía, participada al 50 por ciento por el Grupo Gestair e Iberia Mantenimiento, está llamada a ser el gran centro de mantenimiento de aviación ejecutiva en el Sur de Europa.

Las previsiones iniciales estiman cerrar el actual ejercicio con una facturación en torno a los 10 millones de euros. Sin embargo, tanto José Ramón Barriocanal, director general de Negocios Aeronáuticos de Gestair, como José Luis Quirós, responsable Comercial, de Marketing y Desarrollo de Negocio de Iberia Mantenimiento y miembros del Consejo de Administración de Corjet, insisten en que "el objetivo hoy, es más cualitativo que cuantitativo".

La fusión de los intereses de Iberia y Gestair, que ya contaba en este área con su filial Gestair Maintenance, germen de la actual Corjet, se ha traducido en la creación de un MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) que aúna las sinergias de un

gigante en el área del mantenimiento de aviones comerciales, como es *Iberia*, y a uno de los mayores operadores europeos de aviación ejecutiva: la empresa que preside Jesús Macarrón.

Lo más novedoso de *Corjet*, lo que le convierte en una empresa única en Europa y su principal aportación, es la suma de experiencias que aglutina, destaca Quirós. Aprovechar capacidades permite no sólo diluir costes al propio MRO, sino que se traduce también en un beneficio para el cliente final, que contrata a una empresa con enormes posibilidades para mover "stocks", respondiendo rápidamente a las necesidades de reparación o mantenimiento y todo ello con el respaldo de un grupo que atesora décadas de experiencia en la gestión de talleres, mano de obra cualificada y experiencia en ingeniería, trasladable desde el sostenimiento de un A340 a un Gulfstream.

España: primer objetivo

Consolidarse como la principal opción de mantenimiento en el mercado español es el objetivo inmediato, el primer paso antes de plantearse la apertura de nuevos mercados, demanda que existe y está por explorar en el Sur de Europa. Sirva como ejemplo un país como Italia que carece de una oferta de mantenimiento para aviones ejecutivos, como la que ha visto en España la luz de la mano de *Corjet*. Portugal,

base del gigante Netjets, y el Norte de África se perfilan como los dos grandes retos inmediatos en el exterior para la empresa, nos cuentan sus máximos directivos.

La conjunción de una mayor flexibilidad y el ahorro de tiempo en los trabajos de mantenimiento son las dos grandes bazas con que juega *Corjet*, que cuenta con las siguientes capacidades: Centro EASA-145 y FAA Repair Station, Authorized Warranty Repair Facility and Logistics Center del fabricante Gulfstream, que tiene en Madrid uno de sus tres centros logísticos de distribución de repuestos en todo el mundo. Desde esta base en la capital española atenderá toda la demanda europea, lo que deriva en importantes ventajas para la oferta de *Corjet* en el mantenimiento de las flotas de este fabricante, teniendo un muy fácil acceso a sus componentes.

Pero, además, la empresa es centro de servicio de aeronaves Dassault "Falcon" y tiene un contrato con el Ejército del Aire español para el mantenimiento de la flota del Grupo 45, que aglutina los aviones VIP. De hecho, *Corjet* es la única MRO de aviones ejecutivos con calificación OTAN y es también centro de servicios de Honeywell, Rockwell Collins y de motores de Pratt & Whitney. Todo ello se traduce en certificaciones para más de 30 aeronaves, que generan unas enormes expectativas de mercado.



Jesús Macarrón (a la izquierda) presidente de Gestair, y José Luis Ruiz de Castañeda, director general de Iberia Mantenimiento.



Mantenimiento en línea.



José Ramón Barriocanal, director general de Corjet.

La base de *Corjet Maintenance* se ubica en el aeropuerto de Madrid/Barajas, con una plantilla de unos 65 técnicos altamente cualificados, desarrollando su actividad en la Zona Industrial de *Iberia*, donde hace uso de un hangar de 4.000 m². y tiene su propio laboratorio de aviónica y oficinas. Es una ubicación privilegiada, que, en lo referente a la obtención de los repuestos necesarios para las revisiones, pone al alcance de la empresa multitud de conexiones internacionales. Deben, asimismo, considerarse las facilidades que en el desarrollo de la actividad de *Corjet* se derivarán del taller de reparación y mantenimiento de aviones de Barcelona/El Prat de *Iberia Mantenimiento*, aeropuerto cuya terminal corporativa gestiona *Gestair* con su división FBO (Fixed Base Operator), que presta servicio en tierra a pasajeros, tripulaciones y aeronaves.

El sector de la aviación ejecutiva no ha sido ajeno a los efectos de la crisis económica, que desde 2008 ha golpeado con fuerza a la aviación en todas sus áreas. En el ámbito de la corporativa, este maremoto económico ha propiciado un cambio en la concepción del negocio, con la reducción del número de reactores en manos privadas y una clara tendencia por convertir al avión privado en una herramienta de trabajo en mano de grandes empresas. Las previsiones de ventas de los fabricantes de este tipo de aparatos no apuntan, en absoluto, a un retroceso a futuro de esta actividad.

Como Barriocanal señala, el avión corporativo deja de ser objeto de lujo en el momento en que permite a una empresa desplazar juntos a varios de sus directivos, ahorrando costos y tiempo, como así sucede. Tras esta verdad y con el revulsivo que ha supuesto la crisis, se explica el fracaso de los llamados VLJ (Very Light Jet), que parecía iban a comerse el mercado y cuyo impulso a quedado en aguas de borraja, según el directivo. La aviación ejecutiva, como así muestran las previsiones de *Gestair Private Jets*, es un negocio con largo recorrido y fuertes expectativas. La irrupción de un servicio como el que se presta desde *Corjet Maintenance* no podrá menos que ser muestra de ese impulso. ■