



**Universitat de les
Illes Balears**

Facultat d'Economia i Empresa

Memòria del Treball de Fi de Grau



José Luis Vila Galindo

Grau de Administració d'Empreses

Any acadèmic 2016-17

DNI de l'alumne: 43195625S

Treball tutelat per Gonçal Artur López Nadal

Departament d'Economia i l'empresa

S'autoritza la Universitat a incloure aquest treball en el Repositori Institucional per a la seva consulta en accés obert i difusió en línia, amb finalitats exclusivament acadèmiques i d'investigació

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Compañía de International Airlines Group



Resumen

Iberia es una empresa aérea española que nació con el objetivo de competir con las diferentes compañías españolas con el objetivos de hacerse el control del mercado español, durante todos estos años, se ha ido transformando hasta lo que es hoy en día, una empresa que esta compitiendo con las grandes compañías aéreas mundiales en busca del control del mercado.

Durante todos estos años ha tenido en su flota más de 100 diferentes modelos aviones y actualmente posee una flota de 169 aviones (mayoritariamente Airbus A320 y Airbus 340), realiza unos 1.000 vuelos diarios y vuela hasta un total de 76 destinos diferentes a través de sus vuelos directos y a unos 220 destinos a través de sus alianzas o codigos compartidos. Actualmente es una empresa en la que está teniendo bastantes beneficios gracias al éxito de sus empresas filiales (Vueling e Iberia express) y a la fusión con British Airways.

Además gracias a las investigaciones hechas, se puede decir que un avión gasta relativamente poco combustible, considerando una relación de litros de combustible por pasajeros transportados y otra investigación que refleja que los salarios de los trabajadores de Iberia son bastante buenos e incluso más si el trabajador es un piloto veterano en la empresa.

Abstract:

Iberia is an spanish airline company, this company was born focused on compete with others spanish airlines companies which were looking for achieve the control of the spanish market. During all of these years, the company has suffered a transformation until nowadays. Since the liberalization of the spanish army, Iberia is fighting against other big companies looking for the control of the worldwide market.

During all of these years, Iberia have had a fleet of more than 100 different models of planes and nowadays Iberia own 169 planes (the mainly planes are AirbusA320 and Airbus 340). Iberia has more than 1.000 flights everyday and has more than 76 differents destinations through their direct flights and about 220 destionations through the diferent aliances or shared codes. Nowadays is a company which has quite benefits thanks to its succesful of its subsidiary companies (such as Vueling and Iberia express) and its fusion with British Airways.

Moreover, thanks to the research done, it can say that a plane waste relatively low fuel, comparing de liters wasted with the passangers in the plane, and other investigation done, show that the wage of the Iberia employees, are really good, and even better if the employee is a plane driver

Índice

Introducción.....	4
Origen de la información	4
Problemas encontrados y solución.....	5
Breve Historia de la aviación	5
Historia de Iberia	6
Los inicios	6
Privatización de Iberia.....	7
Primera crisis y privatización.....	9
Iberia en la actualidad	9
Fusión con British Airways y creación de International Airlines	9
Consecuencias de la fusión	10
Algunos datos relevantes.....	11
Alianzas.....	11
Recuperación económica de Iberia:	13
Destinos de iberia.....	14
Evolución de los logos de Iberia:.....	16
Presidentes de Iberia a través de los años	17
Indicadores económicos:.....	18
Contabilidad de la empresa.....	19
Balance de situación consolidado años 2015 y 2016.....	19
Cuenta de pérdidas y ganancias.....	20
Recursos humanos	21
Calidad del empleo	22
Salarios y privilegios de los pilotos de Iberia:.....	22
Flota histórica.....	24
1927-1945 Desde su creación hasta la Segunda Guerra Mundial	24
1945 – 1965. Desde el final de la Guerra hasta la llegada de los motores reacción	25
1961 – 2006 Aviones con motor a reacción	26
Flota actual	Error! Bookmark not defined.
Consumo de combustible de un avión	28
Conclusión.....	30
Bibliografía	31

Introducción

Este trabajo está enfocado en un ámbito histórico y económico de la compañía aérea más grande y más duradera de España como ha sido Iberia, desde sus inicios en 1927 hasta el día de hoy la compañía ha atravesado buenos momentos y también difíciles momentos. En este trabajo se explica detalladamente toda su historia, desde que formó parte del ejército español junto con otras empresas aéreas españolas, hasta su fusión con British Airways, pasando algunas crisis que ha sufrido y como se ha salido de las crisis. También se detalla con números, sus beneficios durante los últimos años, así como la contabilidad de los dos últimos años, que significan una recuperación a la segunda crisis sufrida, debido a la crisis mundial del 2008.

Por otra parte, en este trabajo se hacen varias investigaciones sobre los aviones que ha utilizado la compañía en toda su historia, así como el número de pasajeros de cada uno, peso de cada uno, velocidad máxima... Además, se investiga sobre el consumo de los aviones de Iberia y el gasto que esto supone a la empresa y la parte que se resta al importe pagado por un billete por parte del cliente.

Finalmente, en este trabajo se explican varios datos, como la evolución del logo de Iberia a través de los años, desde su creación hasta ahora, es decir, desde un logo muy básico, hasta el logo de hoy en día con sus colores tan reconocibles y la historia que se esconde detrás del logo. También se enumera los diferentes presidentes que ha tenido la compañía desde su creación hasta hoy en día, así como los destinos que opera hoy en día la compañía Iberia tanto vuelos directos, como vuelos a otros destinos con código compartido y por último se hace una investigación de los salarios del personal de Iberia y también de algunos pilotos y sus diferencias salariales dependiendo de algunas características

Origen de la información

La información obtenido para la realización de este trabajo ha sido mayoritariamente desde la web, diferentes páginas contenedores de bastante información válida para la realización del trabajo, las que más he consultado han sido: la página oficial de Iberia; otra página también oficial de Iberia, pero contenía más historia e información relevante que la más famosa, ya que no solo contenía información de Iberia, sino que también detallaba algunos datos de las diferentes filiales que componen el grupo Iberia; también he sacado bastante información de la página web oficial de IAG que son las siglas de la actual fusión entre British Airways e Iberia; y por último también he obtenido alguna información desde Wikipedia, además de que el Google ha sido un gran apoyo a la hora de la facilidad de encontrar páginas web con información importante para el trabajo

Por otra parte, también se han usado diferentes documentos físicos para la realización de este trabajo, tales como la memoria completa de Iberia del 2015, en el que se ha extraído bastantes datos fiables, ya que es un informe que emite la empresa cada año (se ha trabajado con información del año 2015, porque en

estas fechas, aún no ha salido la memoria del 2016). También se ha utilizado un libro encontrado en una web llamada Historia de la aviación española en el cual tenía link de descarga gratuita y está formado por un total de 17 tomos en el que se explica toda la información de la historia aérea española.

Problemas encontrados y solución

El principal problema que se ha encontrado en este trabajo es la extracción de datos económicos, tipo financieros o contables, ya que, hay que hacer una búsqueda expansiva para encontrar esos datos, además de que al comparar con otros sitios los datos de los mismo períodos eran diferentes y se tenía que asegurar cual era el correcto, y lo que se ha hecho ha sido ir a la página oficial de iberia y del grupo de Iberia a investigar a fondo, hasta que se ha encontrado la memoria completa y se ha podido completar el trabajo. Por otra parte, otro problema que se ha encontrado ha sido que ahora mismo Iberia forma parte del grupo IAG y al buscar datos económicos de solo Iberia, eran imposible de encontrar, y finalmente buscando en la página oficial de IAG se han podido extraer datos económicos oficiales de la empresa.

Por otra parte, la parte histórica de este trabajo, ha sido relativamente fácil de encontrar debido a que hay muchas referencias a la que consultar y la gran mayoría de los datos eran fiables.

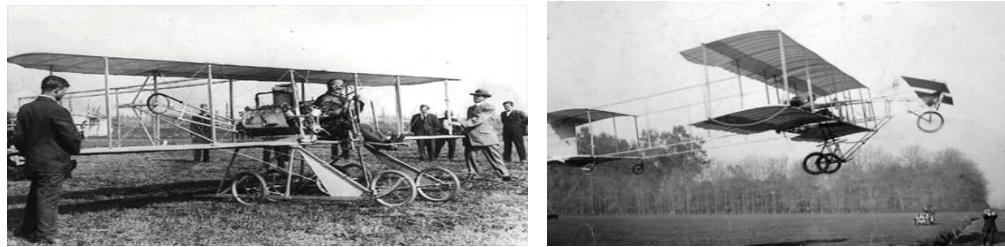
Breve Historia de la aviación

En la historia de la aviación ha habido diferentes etapas, algunas han terminado con éxito, en cambio, por otro lado, ha habido algunas etapas que todos los intentos de volar acabaron en fallidos; durante toda la historia se han usado diferentes métodos de vuelo como por ejemplo algunos que intentaron imitar una alas de pájaros elaboradas con madera y plumas junto con un esqueleto central en el que con la ayuda del movimiento de los brazos de alguna persona, se intentaba balancear las alas como si fueran pájaros, pero finalmente el intento acabó sin éxito.

Durante la historia moderna se dieron algunos tímidos intentos para poder volar, aunque en mayor parte todos estos intentos se vieron fracasados a causa de la complejidad del asunto, pero ya en el siglo XVII se empezó a utilizar los globos aerostáticos que consiguieron mantenerse en el aire, pero como inconveniente, no podían ser controlados y no resultaba ser del todo útil; problema que se arregló en el siglo XIX con la creación de los primeros dirigibles, que en contra de los globos aerostáticos, estos sí que se podían controlar. A principios del siglo XVII también se empezaron a construir los primeros aeroplanos a motor, pero impulsados por fuentes externas y difícilmente lograban despegar y recorrer algunos metros.

Iniciados ya los principios del siglo XX se produjeron los primeros vuelos con éxito cuando los hermanos Wright el 17 de diciembre de 1903 fueron los primeros en volar con un avión controlado, aunque algunos confirman que el honor del

primer vuelo se le otorga a Alberto Santos Dumont, quién realizó el primer vuelo de la historia el 13 de septiembre de 1906



Fotos de los hermanos Wright un 17 de diciembre del 1903 intentando hacer el primer vuelo controlado de la historia

A partir de este momento, se fueron mejorando las técnicas de vuelo y de cada vez más se lograban mejoras importantes que dieron lugar a la aviación que hoy en día conocemos. Incluso en la actualidad existen ingenieros y diseñadores que se esfuerzan en hacer mejoras continuas de características y capacidades de los aviones, tales como la capacidad de carga, la velocidad, la autonomía, facilidad de maniobra, la seguridad y muchas más. Las aeronaves han ido mejorando sus materiales, pasando a ser de cada vez más resistentes y menos densos, así como el cambio de materiales como aluminios y materiales compuestos como principales materias primas en su producción en lugar de la madera en que estaban fabricados los primeros aeroplanos. A todo esto cabe añadir que los ordenadores han ayudado mucho en el desarrollo de estas aeronaves tan modernas que se fabrican actualmente.

Fuente: <https://www.bbvaopenmind.com/cronologia-interactiva-historia-de-la-aviacion/> y [https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(aerol%C3%ADnea\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_(aerol%C3%ADnea))

Historia de Iberia

Los inicios

Iberia se fundó el 28 de junio de 1927 por un empresario español (de origen vizcaíno) Horacio Echevarrieta junto con la compañía aérea llamada Lufthansa durante el período de la dictadura de Primo de Rivera en España. Este nacimiento, en esa época significó un monopolio del transporte aéreo de pasajeros español. Su primer vuelo comercial se realizó entre Madrid y Barcelona el 14 de diciembre del 1927 con la intención de que en su momento el rey de España Alfonso XIII pudiera vivir el primer aterrizaje en el aeropuerto de Carabanchel (que es el más antiguo de España, actualmente es llamado aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, está situado en el kilómetro 8 del centro de Madrid y actualmente es usado como base de algunas escuelas de aviación más importantes en España). Sin embargo, en relación a este vuelo salió dos horas antes de lo establecido, pero a causa de diversas cuestiones meteorológicas adversas, llevaron al avión aterrizar más tarde de lo que estaba previsto. Un año más tarde la empresa fue creciendo y amplió su flota de aviones con tres aviones Rohrbach Ro VIII Roland; estaban compuesto por tres motores y tenían una capacidad de 10 pasajeros cada uno, fabricados con asientos de

mimbre, estaban conducidos por dos tripulantes, tenían instalados lavabos, había sitio para llevar equipaje y carga y llegaban a alcanzar una velocidad punta de hasta 205km/h.



Foto del primer vuelo con el rei Alfonso XIII presidiendo la ceremonia y la segunda foto, el interior del Rohrbach Ro VII Roland destacando sus asientos de mimbre y su capacidad para 10 personas

El 13 de mayo de 1929 se creó a instancias del directorio militar la CLASSA (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) con la finalidad de formar un monopolio con una única compañía formada por todas las empresas aéreas españolas existentes en esa época, tales como: IBERIA LAE, Compañía Española de Aviación, Unión Aérea Española (U.A.E.), compañía de dirigibles Transaérea Colón y la Compañía Española de Tráfico Aéreo; que todas estas fueron forzadas por parte del directorio militar a aportar sus aviones y sus rutas a la CLASSA, además de que todas estas empresas pasaron a formar parte del accionariado de CLASSA.

Sin embargo, en 1931 tras la proclamación de la Segunda República Española (Régimen político democrático en España entre el 14 de abril de 1931 expulsando a Alfonso XIII de la monarquía hasta el 1939 en el que se dio paso al régimen franquista en el cual se termina la guerra civil) el conglomerado de CLASSA se disuelve y entonces se creó la LAPE, que se hizo con todos los bienes y las rutas que formaban CLASSA. Entonces todos los accionistas de CLASSA recibieron sus respectivas indemnizaciones.

Durante la época de CLASSA y LAPE, la empresa iberia no tenía ninguna actividad real y seguía presentando cada año su balance de cuentas en el registro mercantil aunque sin ninguna actividad, cosa que provocó que la empresa Iberia no desapareciera durante esa época.

Privatización de Iberia

Durante la Guerra Civil Española (1937) se reactivó la compañía, se predetermino la sede en Salamanca y pasó a formar parte del bando sublevado (los que dieron el golpe a la Segunda República y al final la ganaron). Iberia en esa época solo ofrecía vuelos nacionales con su flota de aviones Dragon Rapide y Junkers 52, pero a partir del 1939 pasó a ser una aerolínea internacional efectuando su primer vuelo internacional Madrid-Lisboa, que años más tarde también se le añadía a la oferta de servicios de Iberia Londres y París y el 22 de septiembre de 1946 paso a convertirse en la primera aerolínea en volar entre Europa y América del Sur mediante el vuelo Madrid – Buenos Aires, haciendo escala en Villa Cisneros, Natal y Río de Janeiro con un avión Douglas DC-4 y también por primera vez se colocaron personas auxiliares en el vuelo para

atender a los clientes a causa del viaje tan largo. Años más tarde, en 1954 se inauguró la conexión entre Madrid – Nueva York, estableciendo el Lockheed Constellation como avión.



Foto: inauguración del primer vuelo internacional de Iberia Madrid-Lisboa, en la segunda foto, primer vuelo a América (Buenos Aires), convirtiéndose la primera compañía en conectar Europa y América del Sur. En la tercera foto, la inauguración de la conexión Madrid-Nueva York.

En 1961 la compañía empezó a utilizar los aviones de reacción (aviones propulsados por motores de reacción que funcionaban tirando chorro de gases hacia atrás para así poder empujar los aviones hacia delante). Así pues, se incorporaron a la flota tres aviones Douglas DC-8 con intenciones de que cubran los itinerarios de larga distancia. Gracias a los grandes rendimientos que dieron los aviones de reacción, los años siguientes añadieron más aviones en la flota, tales como los aviones franceses Caravelle (fabricados por Sud Aviation) en 1961 con intención de cubrir a las rutas europeas. A partir de entonces, la flota de Iberia fue creciendo gracias al fuerte auge del aumento del turismo y por el crecimiento de las rentas de las familias españolas y de las familias de Europa occidental.

Se estableció un trayecto fijo entre Madrid – Barcelona y consistía en que había dos aviones, uno en Madrid y otro en Barcelona esperando a que se llenasen, cuando éstos estaban llenos se efectuaba el trayecto hasta el otro punto del trayecto, estos tipos de vuelos, a cambio de hoy en día, se podía hacer gracias a que no había tanto tráfico aéreo como los últimos años. Al paso del tiempo a causa del aumento del tráfico aéreo se tuvo que deshacer este tipo de vuelos y se tuvieron que establecer frecuencias fijas de salida en horas punta. Esta política fue inaugurada por la Monarquía Española de esa época que estaba sufriendo una transición hacia el sistema democrático y convenció a los nuevos responsables del INI (Instituto Nacional de Industria) de que Iberia sería la compañía aérea que impulsara una nueva imagen de España a los mercados mundiales.

En 1987 apareció el sistema informático Amadeus por iniciativa de Iberia junto a sus socios, Air France y Deutsche Lufthansa. Este sistema se usa para tramitar reservas, realizar cambios o cancelarlas, es el más utilizado por todo el mundo y es utilizado por casi todos los agentes de viajes que hacen sus funciones en agencias (actualmente es usado por más de 67.000 agencias y 490 aerolíneas, además de compañías de cruceros, ferris, hoteles alquiler de coches...) y actualmente es el sistema de reservas más grande del mundo.

Primera crisis y privatización

Ya a los principios de la década de 1990 Iberia actualizó su flota cambiando sus antiguos Boeing 727, Douglas DC-9 y Douglas DC-10 por los nuevos aviones McDonnell Douglas MD-87, Boeing 757, Airbus 320 y Airbus 340. En esta década los directivos de la INI (Instituto Nacional de Industria), que era el propietario de la mayoría de las acciones de Iberia, diseñaron un crecimiento para la empresa, con el objetivo de liberalizar los mercados aéreos de la Unión Europea adquiriendo compañías latinoamericanas tales como las aerolíneas Argentinas, Viasa (Venezolana) y el 35% de Ladecco (Chilena); con estas adquisiciones se preveía que la compañía Iberia tuviese suficientes activos para protegerse del movimiento de fusiones que se estaban haciendo en Europa, pero finalmente fracasó a causa de la pésima gestión de las aerolíneas, es decir, las dificultades que tenía la compañía Iberia para poner en funcionamiento las nuevas adquisiciones junto a los problemas de mercado a causa de la Guerra del Golfo del 1991 provocaron una crisis en la empresa con unas pérdidas cuantiosas. El INI que era el máximo accionista de Iberia tuvo que pedir dos ampliaciones de capital que fueron aportados por el Estado Español con la autorización de la Comisión Europea y así pudo salir de la bancarrota de la década de los 90.

En 1999 después de un laborioso proceso de reajuste, Iberia pasó a formar parte de la alianza Oneworld (alianza de 15 aerolíneas comerciales para ofrecer a los pasajeros productos y servicios que una sola línea aérea no podría prestar)

En abril de 2001, ya acabado su proceso de privatización (ya que la mayor parte de su historia fue una empresa pública) Iberia salió en bolsa y después de un año empezó a formar parte del Ibex 35 hasta el 2011 a causa de su fusión con British Airways.

Fuente: <https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.e01c67469bc051bd5c3bd55cf34e51ca/>,

[https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(aerol%C3%ADnea\)_y](https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_(aerol%C3%ADnea)_y)
<http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=4726>

Iberia en la actualidad

Fusión con British Airways y creación de International Airlines

Actualmente Iberia forma parte de una fusión que empezó a negociarse en julio de 2009 y el 12 de noviembre de 2009 se formó la alianza bajo el nombre de International Airlines Group (IAG) situando sus sedes fiscales y sociales en Madrid y su sede financiera en Londres. Desde el 20 de enero del 2011 las dos compañías dejaron de cotizar en la bolsa por separado y pasar a cotizar con el nombre de IAG en las bolsas de Londres y en el Ibex 35.

Al principio solo era con el simple objetivo económico y cada empresa mantenía su propia marca dentro de esta nueva fusión. Esta fusión permitió convertirse en uno de los grupos de aerolíneas más grandes del sector, llegando a ser la tercera compañía aérea a nivel mundial

El 6 de octubre de 2010 por fin hicieron oficial su acuerdo de negocio conjunto en la explotación de las rutas atlánticas tras recibir la aprobación de la Unión Europea, que llevó a Iberia a obtener beneficios otra vez (89 millones), después de que en 2009 tuviera unas pérdidas de 273 millones, después de 13 años consecutivos obteniendo beneficios.

En noviembre de 2010, la compañía volvió a abrir su base del aeropuerto de Barcelona El Prat, colocando un Airbus A340 que conectaba con América (Miami y Sao Paulo entre otros)

En octubre de 2011 se aprobó en el consejo de administración de la compañía la creación de una filial llamada Iberia Express con la intención de cubrir los vuelos de corto y medio alcance, con un capital 100% de Iberia. Esta nueva filial empezó a volar en abril del 2012 y el objetivo era conseguir unos costes de producción más bajos en estos tipos de vuelos (medios y corto alcance).

Consecuencias de la fusión

Según algunos sindicatos dicen que la fusión para British Airways ha sido satisfactoria ya que ha podido colocar vuelos de Londres a algunos destinos de las costas españolas, provocando un aumento de su oferta con España en un 23%. Por otro lado, Iberia ha salido perdiendo ya que su oferta se ha visto reducido en un 15%. (sumando Air Nostrum y Vueling la caída es de solo 4,6%).

El aumento de oferta de British Airways, se debe a que la demanda desde y hacia Londres ha aumentado y por el contrario la oferta de Iberia ha disminuido a causa de la crisis sufrida. Estas dos compañías tienen diferentes mercados, es decir, si una compañía tiene más demanda, no significa que la demanda del otro tenga que disminuir.

El ritmo de crecimiento de las dos compañías es distinto: En el caso de British Airways tiene pensado incorporar 39 nuevos aviones y 800 pilotos y el caso de Iberia desde 2013 está incorporando 8 nuevos aviones y está renovando los interiores de sus Boeing A-340/360, además de poseer una opción de compra de 44 aviones más.

En la creación de Iberia Express (filial de Iberia), la SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas) criticaron a la empresa porque ya había intentado crear diferentes filiales (Viva Air, Clickair o Binter Mediterráneo) fracasando en todas ellas y obteniendo unas pérdidas de cerca de 200.000.000€, pero actualmente la compañía Vueling (empresa que anteriormente era Clickair) es una compañía con bastante éxito y forma parte de Iberia. Esta empresa fue premiada con cuatro de los ocho premios en la WLCA (World Low Cost Airlines Congress), además de ser la mejor aerolínea del año en 2012.

Se especula desde la SEPLA que el objetivo de la fusión de Iberia y British Airways es una manera de entregar la compañía Iberia a British Airways, ya que la situación de la empresa es comprometida a causa de la crisis económica, los altos costes laborales y los altos precios del combustible.

Algunos datos relevantes

- Hoy en día Iberia vuela a 48 países diferentes con un total de 76 destinos desde su sede principal: Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas, además de, que el grupo Iberia llega a 42 países y 108 destinos y, por otra parte, gracias a sus alianzas con otras empresas, puede ofrecer a sus clientes, hasta 220 destinos repartidos en 38 países diferentes.
- Su flota está formada por un total de 169 aviones
- Realiza unos 1000 vuelos diarios.
- En el año 2010 llegó a transportar unos 24.300.000 de pasajeros y 262.402 toneladas de carga
- En 2005 introdujo la clase Business Plus en algunos aviones, que fue mejorado en 2010, consiste en unos asientos que se pueden poner en posición totalmente horizontal y diferentes menús diseñados por diferentes chefs españoles de gran reputación
- Su base de mantenimiento se encuentra en La Muñeza (Barajas), que además de a su flota, Iberia presta servicio a más de 100 empresas de aerolíneas y entre ellas, están incluidas de las más importantes de Europa

Fuente:<https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.e01c67469bc051bd5c3bd55cf34e51ca/>,

[https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(aerol%C3%ADnea\)_y](https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_(aerol%C3%ADnea)_y)
<http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=4726>

Alianzas

Iberia ha unido sus esfuerzos con otras empresas para proporcionar a los clientes un servicio de mejor calidad a través de una red global que enlaza los destinos estratégicos para conectar con destinos de larga distancia.

La compañía actualmente forma parte de la red oneworld, que está formada por 15 aerolíneas líderes en el mundo y cerca de 30 compañías de transporte aéreo afiliadas que realizan hasta 14.000 vuelos diarios a casi 1.000 destinos en todo el mundo y sirve para emitir billetes entre las líneas asociadas para así tener más flexibilidad a la hora de hacer viajes a largo plazo. Por ejemplo: para volar desde Mallorca – Nueva York, se puede hacer una escala en Londres y si los aviones de Iberia, suponiendo que solo operan Mallorca – Londres, esta compañía se encargaría de buscar otra compañía para llevar al pasajero al destino final deseado.

Los socios que actualmente forman la red oneworld son:



En la que 1999 se formó la red con American Airlines, British Airways, Cathay Pacific y Qantas, que desde entonces siguió creciendo con la unión de Finnair e Iberia poco después de la creación, en 2000 se unió Lan, en 2007 Japan Airlines y Royal Jordanian, en 2010 S7 Airlines, AirBerlin lo hizo en 2012 mientras que en 2013 Malaysia Airlines y Qatar Airways y finalmente en 2014 se unieron las últimas empresas TAM Airlines, US Airways y Sri Lankan Airlines.

A parte de esta red, Iberia también tiene sus socios de código compartido con los que le ayuda a conectar con otros países difícil de ofrecer una sola compañía, algunos de estos son:



Este acuerdo permite a Iberia poder ofrecer vuelos a Colombia y Centroamérica



Da la oportunidad a los clientes de poder volar hasta Sofía bajo el código de Iberia



Con este acuerdo, Iberia es capaz de conectar Europa con, prácticamente, todo Centroamérica



Permite ofrecer vuelos entre España y República Checa



(EL AL) Esta compañía israelita permite conectar Madrid/Barcelona con Tel Aviv



La cooperación con la compañía española permite ofrecer vuelos directos Madrid – Cancún al menos tres veces por semana



Este acuerdo permite a los clientes de Iberia desplazarse hasta 32 ciudades de México desde todos los sitios europeos que opera Iberia. Incluso es útil para hacer escalas en Ciudad de México



Alianza que permite a los clientes una mayor oferta de vuelos entre Marruecos y España.



(Ukraine International) Gracias a esta cooperación se pueden ofrecer a los clientes de Iberia vuelos desde España a Kiev

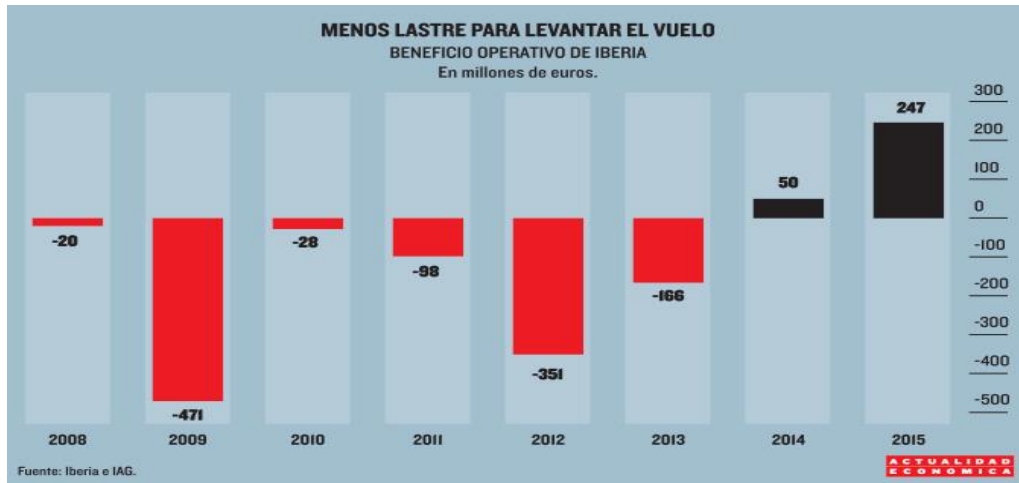


Compañía con gran cooperación con Iberia, que permite a la compañía dar ofrecer a los clientes una amplia diversidad de destinos nacionales y europeos, así como varios destinos de Senegal, Marruecos y Gambia.

Fuente: <http://www.iberia.com/es/nuestras-alianzas/oneworld/> y <https://es.oneworld.com/>

Recuperación económica de Iberia:

Todos estos años en que ha existido la crisis económica (2008 – 2013) ha sido un periodo bastante duro para la compañía teniendo pérdidas año tras año, incluso en el 2009 teniendo unas pérdidas de 471 millones de euros, pero a partir del 2014 la compañía vio el final del túnel, gracias a que empezó a obtener unos beneficios de 50 millones de euros y en 2015 obtuvo unos beneficios de 247 millones de euros que supuso un incremento del 394% respecto al 2014. Eso significa que la empresa deja de ser un lastre para el grupo IAG, que Iberia ve recompensada su entrada a esta alianza de empresas.



Beneficio operativo de Iberia desde la crisis financiera mundial del 2008 hasta la recuperación económica de los últimos dos años. Fuente: memoria completa Iberia 2015

Fuentes cercanas del IAG explican que las causas de este incremento de beneficios se debe al éxito de su plan de futuro que consistía en reducir la base de costes y recuperar algunas rutas que se habían quitado anteriormente a causa de su bajo rendimiento y que ahora funcionan, por otra parte el efecto cambiario positivo derivado de que el euro ha sufrido una devaluación y sus

mejoras en el coeficiente de ocupación, es decir, en la reducción de la base de costes significó una reducción de los costes laborales, una puesta en marcha de iniciativas con los proveedores, incluso en las tecnologías de la información y el ámbito financiero dando paso a lugar a una compañía aérea eficiente y rentable.

2012	2013	2014	2015
20.610	18.103	16.792	16.564

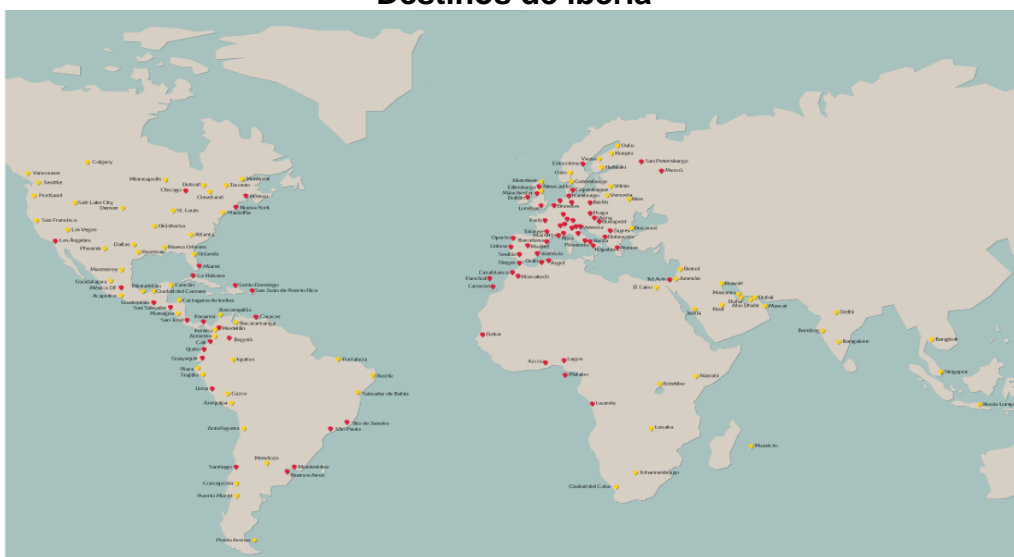
(empleados de Iberia a través de los diferentes años y la evolución de los recortes de la plantilla) fuente memoria completa iberia 2015

En 2013 la compañía había estado perdiendo casi un millón de euros al día y todo el mundo era consciente de que había que hacer serios ajustes en la empresa, y así se hizo, la dirección y los trabajadores tuvieron que aceptar duros recortes y se cerraron rutas que no acaban de tener éxito a medida que se puedan recortar algunos costes, aunque el problema venía de otros años.

El primer paso camino al éxito fue la fusión con British Airways en 2010 con el objetivo de poder competir con las empresas low cost y las gigantes empresas adaptadas a la globalización, pero al principio no acababa de cumplir todos los objetivos. El problema era que había algunos pilotos que no querían ver la realidad y en respuesta a su bajada de sueldo, motivados por una posición laboral privilegiada, empezaron a hacer huelgas que llegaron a colapsar a miles de personas en los aeropuertos y no dejaba avanzar el plan de futuro que la compañía había establecido.

Fuente: http://www.expansion.com/actualidadeconomica_y_memoria_completa_iberia_2015

Destinos de iberia



- Vuelos operados por Iberia
- Vuelos con código compartido

Vuelos operados por Iberia

ESPAÑA

Madrid
Barcelona
Málaga
Alicante
Bilbao
Granada
Pamplona
Oviedo
Santiago de Compostela
Sevilla
Vigo
Jerez
Las Palmas de Gran Canaria
Santa Cruz de la Palma
Tenerife
Fuerteventura

AFRICA Y ORIENTE MEDIO

Johannesburgo (Sudáfrica)
Tel Aviv (Israel)
Argel, Orán (Argelia)
El Cairo (Egipto)
Malabo (Guinea Ecuatorial)
Casablanca, Rabat (Marruecos)
Lagos (Nigeria)
Dakar (Senegal)
Luanda (Angola)

CENTROAMERICA Y AMÉRICA DEL NORTE

La Habana (Cuba)
Boston, Chicago, Miami, Nueva York, Los
Ángeles (EEUU)
México DF (México)
San José de Costa Rica (Costa Rica)
San Salvador (El Salvador)
Guatemala (Guatemala)
Panamá (Panamá)
San Juan de Puerto Rico (Puerto Rico)
Santo Domingo (Rep. Dominicana)

EUROPA

Berlín, Francfort, Dusseldorf, Munich (Alemania)
Viena (Austria)
Bruselas (Bélgica)
Copenhague (Dinamarca)
París (Francia)
Atenas (Grecia)
Amsterdam (Holanda)
Roma, Venecia, Milán (Italia)
Lisboa (Portugal)
Londres (Reino Unido)
Praga (República Checa)
Moscú (Rusia)
Estocolmo (Suecia)
Ginebra, Zúrich (Suiza)
Estambul (Turquía)

AMÉRICA DEL SUR

Rio de Janeiro, Sao Paulo (Brasil)
Santiago de Chile (Chile)
Lima (Perú)
Bogotá (Colombia)
Montevideo (Uruguay)
Guayaquil, Quito (Ecuador)
Caracas (Venezuela)

Fuente:

<https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.d2de2fd13e0f0b226e1f7671f34e51ca/#fijacion> y

https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Destinos_de_Iberia

Evolución de los logos de Iberia:

IBERIA

1927

Iberia

1941 – 1953



1939 – 1941



1954 – 1962



1967 – 1977



1977 – 1992

IBERIA 

1992 – 2013

IBERIA 

2013 - ...

En los últimos diseños se ha querido recalcar los colores amarillo y rojo en el logo como los colores de la bandera española. El color rojo es el que tiene más protagonismo desde 1992, ya que refleja el símbolo de vitalidad y el empuje que ha acompañado a la compañía todos estos años.

El último logo esta formado por diferentes elementos: Un asiento: que significa el confort de un asiento de la compañía; la I, la letra inicial de Iberia y el movimiento de un ala; que la combinación de todos estos elementos se ha creado un símbolo que refleja una cola de avión con la forma de un trapecio inclinado.

Fuente: <http://www.iberia.com/es/historia-del-logotipo> y https://www.hosteltur.com/116980_infografia-evolucion-logos-aerolineas-mundo-marca-iberia.html

Presidentes de Iberia a través de los años

Periodo	Nombre del presidente
1927 – 1929	Horacio Echeberrieta
1937 - 1940	Daniel de Araoz
1940 - 1955	Jesús Rubio Paz
1955 - 1962	Tomás Delgado Pérez de Alba
1962 - 1965	Julián Rubio
1965 - 1970	Emilio de Navascués
1970 - 1976	Jesús Romeo Gorría
1976 - 1978	Manuel Prado y Colón de Carvajal
1978 - 1980	Enrique de Guzmán
1980 - 1983	Felipe Cons Gorostola
1983 - 1985	Carlos Espinosa de los Monteros
1985 - 1990	Narcis Andreu
1990 - 1993	Miguel Aguiló
1993 - 1995	Javier Salas
1995 - 1996	Juan Saéz Elegido
1996 – 2003	Xabier de Irala
2003 – 2009	Fernando Conte García
2009 – 2013	Antonio Vázquez Romero
2014 - ...	Luis Gallego

Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(aerol%C3%ADnea\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_(aerol%C3%ADnea)) y <https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.d06732bb41d7e8ad5c3bd55cf34e51ca/>

Indicadores económicos:

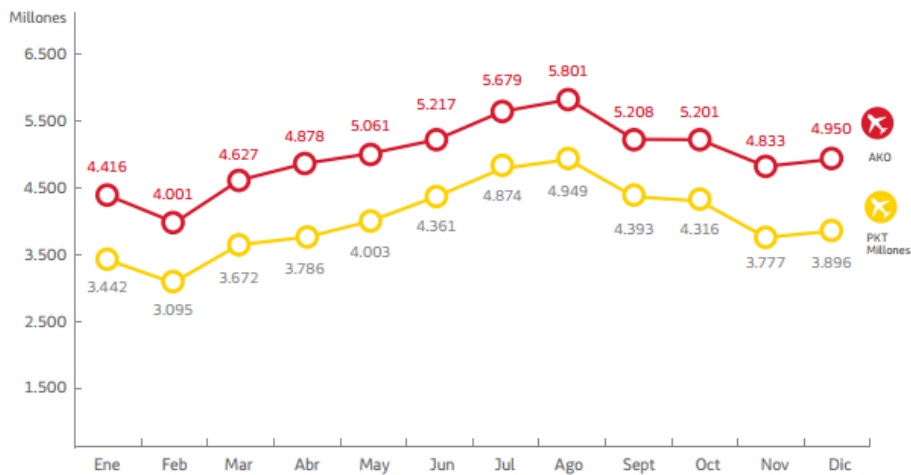


Diagrama comparador entre la oferta y la demanda de asientos de los aviones de Iberia, fuente: memoria completa iberia 2015

- En el siguiente esquema se compara los pasajeros por kilómetro transportados (PKT), es decir, la demanda, con los asientos por kilómetro ofertados (AKO)
- En 2015 hubo un ligero incremento tanto en la oferta como en la demanda, a causa del éxito de los planes de futuro que ha implementado la compañía estos años, permitiéndole una oferta más competitiva, abrir nuevos destinos y también abrir otras rutas que anteriormente se cerraron por no tener éxito y ahora funcionan.
- La mayor parte de los vuelos de Iberia se realizan de Europa con destino a Latinoamérica con un 54% de oferta, con una media de 250 vuelos semanales a 20 destinos a 16 diferentes países de América Latina.

		2015	2014	%
PKT (millones)	Pasajeros-Kilometro-Transportados (Demanda)	48.569	42.690	+13,8%
AKO (millones)	Asiento-Kilometro-Ofertados (Oferta)	59.878	54.321	+10,2%
TKT carga (millones)	Tonelada-Kilometro-Transportada (Demanda)	1.057	999	+6,0%

Fuente: memoria completa iberia 2015

En cuanto a la actividad nacional, Iberia dedica un 27% de la actividad total (medido a través de AKO), pero el líder de los vuelos nacionales se lo lleva Vueling con un 29% de la actividad total, a pesar de que es una empresa que forma parte del Grupo IAG.

Mercado	Nº de Destinos	% sobre el total de actividad de Iberia (medido AKO)
Europa	52	20%
Doméstico	32	9%
Latinoamérica	19	54%
África y Oriente Medio	11	4%
Estados Unidos	5	13%

Fuente: Memoria completa Iberia 2015

Contabilidad de la empresa

Balance de situación consolidado años 2015 y 2016

Datos en Millones de €	2016	2015
ACTIVO NO CORRIENTE	3.927	4.073
Inmovilizado intangible	634	709
Fondo de comercio de consolidación	591	657
Otro inmovilizado intangible	43	52
Inmovilizado material	1.472	1.449
Flota aérea	1.021	885
Otro inmovilizado material	451	564
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas	913	900
Participaciones puestas en equivalencia	528	515
Otros instrumentos de patrimonio	385	385
Inversiones financieras a largo plazo	86	67
Instrumentos de patrimonio	10	10
Derivados	32	15
Otros activos financieros	44	42
Activos por impuesto diferido	822	948
ACTIVO CORRIENTE	2465	1962
Activos no corrientes mantenidos para la venta	23	-
Existencias	292	318
Repuestos de flota	251	241
Otras existencias	41	77
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	890	779
Clientes por prestaciones de servicios	515	443
Clientes, empresas del Grupo y asociadas	112	146
Otros deudores	114	103
Administraciones Públicas	149	87
Inversiones financieras a corto plazo	412	279
Derivados	48	14
Otros activos financieros	364	265
Periodificaciones a corto plazo	31	16
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	817	570
Tesorería	174	195
Otros activos líquidos equivalentes	643	375

TOTAL ACTIVO	6.392	6.035
PATRIMONIO NETO	2.075	1.674
FONDOS PROPIOS		
Capital y prima de asunción	2.520	2.610
Reservas	-665	-1.213
Resultados negativos de ejercicios anteriores	-	-
Resultados atribuibles a la Sociedad dominante	153	472
AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR		
Activos financieros disponibles para la venta	41	41
Operaciones de cobertura	24	-238
SOCIOS EXTERNOS	2	2
PASIVO NO CORRIENTE	2.237	2.217
Provisiones a largo plazo	1.222	1.384
Deudas a largo plazo	834	690
Pasivos por impuesto diferido	110	89
Periodificaciones a largo plazo	71	54
PASIVO CORRIENTE	2.080	2.144
Provisiones a corto plazo	254	230
Deudas a corto plazo	124	346
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.701	1.567
Proveedores y acreedores varios	660	709
Proveedores, empresas del Grupo y asociadas	90	33
Remuneraciones pendientes de pago	111	94
Deudas con las Administraciones Públicas	228	212
Anticipos de clientes	612	519
Periodificaciones a corto plazo	1	1
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	6.392	6.035

Cuenta de pérdidas y ganancias

Datos en Millones de €	2016	2015
OPERACIONES CONTINUADAS		
Importe neto de la cifra de negocios	4.454	4.567
Trabajos realizados por la empresa para su activo	37	23
Aprovisionamientos	-1.293	-1.512
Otros ingresos de explotación	137	138
Gastos de personal	-953	-949
<i>Sueldos y salarios y asimilados</i>	-713	-730
<i>Cargas sociales</i>	-240	-219
Otros gastos de explotación	-1.906	-1.854
Amortización del inmovilizado	-318	-205

Exceso de provisiones	9	14
BENEFICIOS/PÉRDIDAS ANTES DE DETERIOROS Y RESULTADOS POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO	167	222
deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado	4	328
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	171	550
Ingresos financieros	36	35
Gastos financieros	-47	-44
Variación del VR en instr. Financieros	11	7
Diferencias de cambio	-8	-18
RESULTADO FINANCIERO	-8	-20
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	51	72
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	214	602
impuestos sobre beneficios	-61	-130
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	153	472
resultado atribuido a la Sociedad dominante	153	472
Resultado atribuido a socios externos	-	-

Fuente: Memoria completa Iberia

Recursos humanos

Actualmente Iberia tiene una plantilla formada por un total de 16.564 empleados y todos divididos por cinco colectivos; el más destacado es el colectivo de los empleados que trabajan en tierra nacional con un 71,48% del total de empleados, aunque también forman parte los tripulantes de cabina de pasajeros con un 18,76% y los pilotos que significan un 6,96% del total, a continuación hay el desglose de la plantilla dividido por colectivos:

Colectivo	Nº de personas	Edad media	Antigüedad media
Personal de tierra en España	11.840	44,49	16,36
Tripulantes de cabina de Pasajeros (TCP)	3.107	43,83	17,92
Pilotos	1153	47,65	18,8
Personal que trabaja en oficinas españolas	448	45,63	14,29
Españoles fuera del territorio nacional	16	43,31	15,88
TOTAL	16.564	44,61	16,76

Diferentes colectivos que trabajan en la empresa, fuente: memoria completa iberia 2015

Aunque, por otra parte, también se podrían dividir a los empleados por área de negocio como se explica en el siguiente cuadro:

Area de negocio	Tierra	Vuelo	Total
Corporativa	546		546
Transporte aéreo	1.756	4.260	6.016
Aeropuertos	7.164		7.164
Mantenimiento	2.838		2.838
Total general	12.304	4.260	16.564

Personal de la compañía que trabaja en diferentes áreas de negocio desglosado entre personal de tierra y personal de vuelo. Fuente: memoria completa iberia 2015

Calidad del empleo

Iberia apuesta por un empleo de calidad e indefinido, solo el 7,85% de los contratos son eventuales y responden a la necesidad de la compañía a la hora de ajustar las diferentes cargas de trabajo referidas a las diferentes épocas del año, es decir, en verano habrá más contratos temporales, que en invierno, estos empleados con contratos temporales, tienen los mismos beneficios sociales que cualquier otro empleado con contrato indefinido tales como accesos a becas, vales de comida, billetes de avión gratuitos, asistencia médica, nóminas especiales...

Tipo de contrato	Nº de personas
Fijo de jornada regular	12.156
Fijo a tiempo parcial	1.510
Fijo discontinuo	112
Fijo de jornada irregular	1.485
Temporal	1.301
Total	16.564

Tipos de contratos de los trabajadores de iberia, Fuente: memoria completa iberia 2015

Por otra parte, en cuanto a las retribuciones, la relación entre el salario mínimo interprofesional y los salarios de Iberia son los siguientes:

Salario mínimo interprofesional	9.080,40 €
Salario mínimo de Iberia	14.448,45 €
Salario medio de Iberia	46.465,54 €

Comparación entre el salario mínimo de Iberia con el salario mínimo español, fuente: memoria completa iberia 2015

Es decir, el salario medio de la compañía anual es 5 veces superior al salario mínimo interprofesional español.

Fuente: memoria completa Iberia

Salarios y privilegios de los pilotos de Iberia:

- Un capitán que se dedica a hacer viajes de largo recorrido gana 203.000€ (remuneración que incluso triplica el sueldo del presidente del gobierno español).

- Un piloto que conduce un avión de Iberia de corto alcance, cobra el doble que uno que conduce el avión de Iberia express, es decir, un piloto de Iberia express cobra 102.000€, mientras que un piloto de Iberia de corto alcance llega a cobrar 194.000€, sin pasar por alto que el piloto de Iberia trabaja menos horas que el de Iberia express (665 horas, frente a las 786 horas que trabaja el piloto de Iberia express)
- Los pilotos de Iberia tienen derecho a un transporte de casa al trabajo que supone un coste total de 9,5 millones de euros al año a la compañía, y en el caso de que los pilotos quieran hacer el transporte por su cuenta, Iberia les paga el total del transporte, que tiene un coste para la empresa de 7,9 millones al año.
- Tienen un día libre por madrugar a causa de ir a trabajar, es decir, si la jornada laboral empieza antes de las 10:30 de la mañana, tienen un día de libranza, es por eso que hay pilotos de corta distancia tienen una media de 29 días de vacaciones extra, además de las obligatorias.
- Pilotos veteranos que permanecen en la empresa más de 15 años, tienen el privilegio de disfrutar una reducción de la jornada laboral (trabajando un 28% menos de tiempo) cobrando el mismo sueldo
- En los casos de que el piloto tenga que dormir lejos de su vivienda habitual, tiene varias opciones a elegir entre hoteles de cinco estrellas para pasar la noche (por ejemplo, pilotos españoles cuando viajan a Latinoamérica)
- Viajan cuatro pilotos en las cabinas que solo se permiten tres, pese a la ley que dice que solo pueden viajar tres pilotos en la cabina, Iberia coloca a dos oficiales y a dos capitanes en la cabina
- Los pilotos pueden disfrutar de cursos gratuitos que pueden llegar a ser bastante costosos para la empresa y toda la vestimenta del avión gratis.

En conclusión, existe una diferencia bastante notable entre los salarios de pilotos veteranos y pilotos jóvenes, así como pilotos de compañías de calidad y compañías de low cost. Un copiloto de larga distancia de Iberia puede llegar a cobrar entre 4.000€ - 5.000€ mensuales, mientras que un comandante de un Airbus de corto y medio alcance tienen un sueldo medio de 6.000€ y un copiloto 3.500€. La mayoría de los pilotos de Iberia cobran unos sueldos bastantes altos, ya que durante los últimos años ha hecho pocas incorporaciones y su personal es bastante antiguo, que conlleva que cobren algunos privilegios.

Aunque en contra, no quiere decir que los pilotos de Iberia sean los mejores pagados, por ejemplo, un piloto de un Boeing 777 de la aerolínea Emirates, los comandantes pueden llegar a cobrar hasta 16.000€ al mes, mas dietas (alojamientos y transportes), mientras que los copilotos se llevan a casa unos 8.000€.

Fuente: <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/4526094/01/13/Los-diez-privilegios-de-los-pilotos-de-Iberia.html> y http://cincodias.elpais.com/cincodias/2012/04/30/empresas/1335793179_850215.html

Flota histórica

1927-1945 Desde su creación hasta la Segunda Guerra Mundial

Aviones	Año	Tripulación	Capacidad	Peso vacío	Velocidad máxima	Alcance	Longitud
Rohrbach Ro VIII Roland	1927 - 1929	2	10	5.265 kg	195 km/h	875 km	16,30 m
Junkers G 24	1929 - 1936	2	14	4.330 kg	210 km/h	660 km	15,8 m
Breguet 26T	1929 - 1936	2	6	1.412 kg	206 km/h	-	11 m
Savoia Marchetti S.62P	1930 - 1934	2	5	2.630 kg	220 km/h	2.000 km	12,26 m
Ford 4-AT	1930 - 1946	2	12 - 14	3.560 kg	222 km/h	870 km	15,20 m
De Havilland DH.89A Dragon Rapide	1934 - 1953	1	7 - 9	1.460 kg	242 km/h	835 km	15,52 m
Dornier J Wal	1935 - 1936	3	6 - 8	3.630 kg	210 km/h	800 km	17,25 m
Douglas DC-2	1935 - 1946	2 - 3	14 - 18	5.650 kg	338 km/h	1.970 km	18,9 m
Junkers JU-52	1937 - 1957	5	17	5.720 kg	303 km/h	2.000 km	18,9 m
Douglas DC-1	1938 - 1940	2 + ingeniero de vuelo	12	5.033 kg	338 km/h	1.175 km	18,3 m
De Havilland DH 90 Dragonfly	1941 - 1948	1	5	1.134 kg	232 km/h	1.450 km	9,65 m
Douglas DC-3	1944 - 1973	3	21 - 28	7.650 kg	346 km/h	2.560 km	19,63 m



Rohrbach R-VIII Roland



Rohrbach R-VIII Roland



Breguet 26T



Savoia Marchetti S-62P



Ford 4-AT



De Havilland DH 89A Dragon Rapide



Dornier J Wal



Douglas DC-2



Junkers JU-52



Douglas DC-1



De Havilland DH 90 Dragonfly



Douglas DC-3

1945 – 1965. Desde el final de la Guerra hasta la llegada de los motores reacción

Aviones	Año	Tripulación	Capacidad	Peso vacío	Velocidad máxima	Alcance	Longitud
Douglas DC-4 Skymaster	1946 – 1968	4	44 – 60	19.640 kg	450 km/h	6.800 km	28,8 m
Airspeed AS-65 Consul	1948 – 1964	1	6	2.749 kg	306 km/h	1.440 km	10,82 m
Bristol 170 Freighter MK.21	1948 - 1959	2	32 – 42 o 4 toneladas de carga	13.404 kg	356 km/h	1.320 km	20,8 m
Stinson 108-3 Voyager	1950 – 1970	1	4	590 kg	234 km/h	890 km	7,67
Bloch 161 Languedoc	1952 - 1960	5	33 - 44	12.651 kg	440 km/h	3.200 km	24,26 m
Bristol 170 Freighter MK.31	1953 – 1963	2	44 – 56	13,404 kg	362 km/h	2.300 km	20,8 m
Lockheed L-1049 Super Constellation	1954 - 1966	5	59 - 99	36.150 kg	595 km/h	9.400 km	34,65 m
Convair 440 Metropolitan	1954 - 1966	2 - 3	44 - 55	13.410 kg	512 km/h	1.850 km	24,13 m
De Havilland D.H. 114 Heron-2	1957 – 1964	2	14 – 17	3.705 kg	330 km/h	2.500 km	14,8 m
ATL 98 Carvair	1964 – 1966	2	85 o 23 + 5 coches	18,762 kg	402 km/h	5.560 km	31,27



Douglas DC-4 Skymaster



Airspeed AS-65 Consul



Bristol 170 Freighter MK.21



Stinson 108-3 Voyager



Bloch 161 Languedoc



Bristol 170 Freighter MK.31



Lockheed L-1049



Convair 440 Metropolitan



De Havilland D.H. 114



ATL 98 Carvair

1961 – 2006 Aviones con motor a reacción

Aviones	Año	Tripulación	Capacidad	Peso vacío	Velocidad máxima	Alcance	Longitud
Douglas DC-8	1961 - 1982	3 (piloto, copiloto e ingeniero)	144 - 189	60.800 kg	943 km/h	9.500 km	45,87 m
SE 210 Caravelle VI R	1962 - 1977	3	80	24.200 kg	845 km/h	2.300 km	31 m
Douglas DC-9	1967 - 2001	2	102 – 110	22.235 kg	925 km/h	3.095 km	36,36 m
Fokker F-28	1970 - 1975	3	Destinado a transportar cargas	-	849 km/h	2.150 km	27,40 m
DC-10	1973 - 2000	3 en cabina + variables	281	108.940 kg	988 km/h	11.850 km	55,50 m
Boeing B-727	1972 - 2001	7	153	46.700 kg	983 km/h	4.635 km	46,69 m
Boeing B-747	1970 - 2006	3 en cabina + variables	404	162.400 kg	1005 km/h	13.000 km	70,51 m
MD-87	1990 - 2008	2 en cabina	97 - 116	33.200 kg	925 km/h	2.900 km	39,70 m
Boeing B-757	1993 - 2008	2 en cabina	183 - 200	58.390 kg	989 km/h	3.700 km	47,32 m
MD-88	1991 - 2008	3 en cabina + variables	137 - 150	33.200 kg	924 km/h	3.069 km	45,10 m
Airbus A300	1979 - 2002	3	251 - 255	90.060 kg	1061 km/h	4.200 km	53,75 m

Airbus A-340/300	1993	2 pilotos y 12 auxiliares de vuelo	254	129275 kg	913 km/h	12.700 km	63,70 m
------------------	------	------------------------------------	-----	-----------	----------	-----------	---------



Douglas DC-8



SE 210 Caravelle VI R



Douglas DC-9



Fokker F-28



DC-10



Boeing B-727



Boeing B-747



MD-87



Boeing B-757



MD-88



Airbus A300



Airbus A-340/300

Flota actual

Aviones	Rutas	Tripulación	Capacidad	Peso vacío	Velocidad máxima	Alcance	Longitud	unidades
Airbus A330/200	largo	-	288	120.000 kg	1061 km/h	11.500 km	59 m	10
Airbus A330/300	largo	-	278	122.000 kg	1061 km/h	8.800 km	63,6 m	8
Airbus A340/600	largo	2 pilotos + 10/15 auxiliares	342	177.000 kg	913 km/h	12.700 km	74,8 m	17
Airbus A319	Corto/medio	2 pilotos + 3 auxiliares de vuelo	141	40.800 kg	871 km/h	3.600 – 5.100 m	33,84 m	16
Airbus A320	Corto/medio	2 pilotos + 4 auxiliares	136 - 171	42.600 kg	871 km/h	3.500 km	37,57 m	14
Airbus A321	Corto/medio	2 pilotos + 4 - 6 auxiliares	172 - 200	48.500 kg	871 km/h	4.000 km	44,50 m	12



Airbus A330/200



Airbus A330/300



Airbus A340/600



Airbus A319



Airbus A320



Airbus A321

Fuente:<https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.6e692f6b006e61a0ef0e5210f34e51ca/> y [https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(aerol%C3%ADnea\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_(aerol%C3%ADnea))

Consumo de combustible de un avión

En primer lugar, no todos los aviones consumen el mismo combustible, pero pongamos como ejemplo, un avión comercial como el Boeing 747-400 tiene una capacidad de 216.840 litros de combustible con un alcance máximo de 13.445 km (lo que significa un trayecto desde Londres a Buenos Aires) eso quiere decir 12,4 L/km (suponiendo que dejamos un 30% de combustible de seguridad).

Utilizando esos valores se puede decir que un avión no consume tanto combustible comparándolo con el número de pasajeros que lleva un Boeing 747-400 con capacidad de 524 pasajeros, ya que cogiendo como referencia un Land Rover Range Rover 5.0 V8 510 que tiene un consumo de 14,9L/100 y solo puede transportar hasta 5 pasajeros, en conclusión si se tiene en cuenta la cantidad de personas que transporta, más o menos los dos vehículos son igual de eficientes, además que un vehículo viaja a una media de 100km/h y un avión viaja a unos 800km/h y que un avión pesa 360 toneladas mientras que un vehículo todoterreno unos 2,4 toneladas.

Vehículo	Consumo	Pasajeros	Consumo por persona
Boeing 747-400	1.200 L/100km	524	2,3L/100km
Range Rover 5.0 V8	14,9 L/100km	5	3L/100km

Comparación del gasto de combustible entre un coche de alta gama y un avión.

Fuente:<https://nergiza.com/cuanto-consume-un-avion-quizas-menos-que-tu-coche>

Pues con estos datos podemos deducir que un trayecto de larga distancia, por ejemplo, una ruta Madrid - Rio de Janeiro hay 8.140,85 km de distancia, es decir, en total el avión gasta unos 95.690 litros (25.279 galones). Esto significa que a un precio medio de 550€ el trayecto por persona, estando el combustible de

avión (Jet-A1) a un precio de 1,35€/galón (datos de marzo 2017), una persona pagaría solo por el combustible unos 65,13€, siendo el coste total del trayecto unos 34.126,16€ de combustible.

Por otra parte, en las rutas de corta distancia, por ejemplo, Madrid – Barcelona, usando un Boeing 747, pero esta vez de 150 pasajeros en lugar de los 524 de larga distancia, puede llegar a gastar hasta 6.060 litros (1601 galones) por trayecto debido a sus 505 km que existen desde Madrid a Barcelona. Por lo tanto, a un precio medio de 100€ por trayecto, una persona está pagando solo para el combustible 14,41€, por lo tanto, como beneficio para la empresa descontando el combustible sería de 85,59€ y finalmente con un coste total de combustible para la empresa de 2.161,2€

En conclusión, la gasolina es una parte importante sobre el precio de los billetes de aviones y un alto coste para la empresa, debido a las grandes cantidades de combustible que necesita un avión para desplazarse.

oct. 2015	1,24	-0,16 %
nov. 2015	1,23	-0,44 %
dic. 2015	,99	-19,35 %
ene. 2016	,86	-13,90 %
feb. 2016	,88	2,46 %
mar. 2016	,96	9,76 %
abr. 2016	1,01	5,01 %
may. 2016	1,15	13,20 %
jun. 2016	1,23	7,49 %
jul. 2016	1,15	-6,60 %
ago. 2016	1,16	0,48 %
sep. 2016	1,18	1,98 %
oct. 2016	1,32	12,26 %
nov. 2016	1,25	-5,21 %
dic. 2016	1,41	12,84 %
ene. 2017	1,42	0,58 %
feb. 2017	1,45	2,17 %
mar. 2017	1,35	-6,88 %

El combustible utilizado por los aviones es el Jet-A1, que es un compuesto de queroseno y tiene un poder calorífico similar a la gasolina, aunque diferente densidad

El precio del combustible va variando según los meses, eso significa que, si el precio del combustible aumenta, el precio de los billetes de avión también aumentaran

Los datos reflejan el precio del combustible desde Octubre hasta Marzo 2017, y la forma en que lo refleja es en € por galón, siendo 1 galón = 3,78 litros, y en la columna de la derecha refleja la variación del precio durante los diferentes años.

Fuente del gráfico: memoria completa Iberia 2015

Fuente: <https://nergiza.com/cuanto-consume-un-avion-quizas-menos-que-tu-coche>, http://elpais.com/diario/2006/05/31/futuro/1149026403_850215.html y

Conclusión

Iberia desde sus inicios en 1927 fue cogiendo fuerza hasta convertirse en una empresa que comprendía todo el monopolio del transporte aéreo español e incluso paso a formar parte del ejército militar español en los años 40 debido a que el estado español obligo a la empresa unirse a la fusión CLASSA, hasta que después de la guerra civil se liberalizó y ha ido cogiendo bastante fuerza hasta lo importante que se ha convertido en estos años, aunque también ha tenido algunas situaciones de crisis, como la crisis de los 90 después de la mala gestión en la adquisición de varias compañías aéreas sudamericanas y la crisis del 2008, a causa de la crisis mundial.

Actualmente Iberia ya no es la empresa que se conocía en sus inicios, ha pasado de ser una empresa que poseía el monopolio del transporte aéreo español a ser una empresa que cotiza en bolsa y que ahora compite con otras grandes empresas aéreas para obtener el control del mercado.

En los últimos años ha ido mejorando sus beneficios gracias a la fusión con British Airways, además de tener algunas filiales tales como Vueling o Iberia Express, las cuáles están obteniendo grandes éxitos frente a sus competidores, es decir Iberia está teniendo un lugar en el mercado bastante envidiable y un futuro muy prometedor.

Bibliografía

<http://www.ejercitodelaire.mde.es/ea/pag?idDoc=798A0BC5DA6589E8C1257C85002AF6C7> link descarga libro historia aviación española

https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_aviaci%C3%B3n historia de la aviación

[https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(aerol%C3%ADnea\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Iberia_(aerol%C3%ADnea)) historia de iberia

https://es.wikipedia.org/wiki/Avi%C3%B3n_de_reacci%C3%B3n concepto avión de reacción

https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_Rep%C3%ABlica_Espa%C3%B1ola concepto segunda republica española

https://es.wikipedia.org/wiki/Bando_sublevado concepto bando sublevado

https://es.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_D.H.89_Dragon_Rapide concepto avion

https://es.wikipedia.org/wiki/Concesionaria_de_L%C3%ADneas_A%C3%A9reas_Subvencionadas concepto CLASA

<https://riunet.upv.es/handle/10251/14660> concepto aeropuerto de carabanchel

<http://www.elmundo.es/elmundo/2006/04/19/madrid/1145440637.html> noticia aeropuerto de carabanchel

https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.e01c67469bc051bd5c3bd55cf34e51ca?id_decada=822c8a4560aec210VgnVCM1000003fe415acRCRD fotos históricas

<http://www.sepi.es/img/default.aspx?cmd=0004&IdContent=345&idLanguage=&idContraste=> concepto ini

<https://es.oneworld.com/> concepto oneworld

<http://www.iberia.com/es/nuestras-alianzas/oneworld/> alianzas Iberia

<http://megustavolar.iberia.com/2012/02/iberia-y-sus-uniformes-capitulo-uno/#more-6417> uniformes azafatas de Iberia

<http://www.hispaviacion.es/aviacion-espana-iberia-historia-uniformes-parte-i/> uniformes azafatas de Iberia

<http://www.escuelasuperioraeronautica.com/los-cambios-de-uniforme-de-las-azafatas-de-vuelo-de-iberia/> uniformes azafatas iberia

<http://www.diarioazafata.com/tag/uniforme/> uniformes azafata

<http://www.iberia.com/es/historia-del-logotipo/?language=es> logotipos

<https://www.google.es/search?q=1+galon+americano&oq=1+galon&aqs=chrome.1.69i57j0l5.4871j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

<http://curiosoperoinutil.com/2006/06/08/consultorio-cpi-airbus-a380/>

<https://nergiza.com/cuanto-consume-un-avion-quizas-menos-que-tu-coche/consumo-avion>

Memoria completa Iberia 2015

<https://grupo.iberia.es/portal/site/WebCorporativa/menuitem.31bbf8ba96404c426e1f7671f34e51ca/>