

Tarmac Aragón afronta ya el proceso de desmantelamiento, reciclaje y corte de aeronaves

Las diferentes fases de esta línea de negocio se desarrollan desde finales del pasado año en las instalaciones de la empresa en el aeropuerto de Teruel

P. Fuertes
Teruel

Desde finales del pasado año Tarmac Aragón se ha metido de lleno en el desmantelamiento y reciclaje de aviones en sus instalaciones del aeropuerto de Teruel. Un proceso laborioso para el que pueden llegar a necesitar hasta más de cuatro meses. Estos días afrontan el troceado del tercero de los aviones, un Boeing 747-400, de unos 25 años de antigüedad, que se verá reducido a piezas de aluminio de unos 2,40 metros cada una, lo suficiente para que quepan en el camión que los llevará a un empresa de fundición. Será el último paso de un proceso que comenzó meses atrás, cuando la compañía propietaria del avión y Tarmac firmaron el contrato de desmantelamiento.

El director general de Tarmac Aragón, Claude Zambano, explica que el primer paso del proceso de reciclaje es conocer qué piezas del avión quiere el cliente conservar. Con todas ellas se hace una lista y la primera fase comienza cuando se recuperan todas esas piezas. "Trabajamos en retirar las piezas, las inspeccionamos e inventariamos, se empaquetan y se envían donde quiera el cliente", cuenta.

En ocasiones hay piezas cuyo destino es un avión en funcionamiento que está parado, esperando ese repuesto. "Son piezas AOG (*Aircraft on Ground*), es decir, para aeronaves que están en tierra y a veces piden que lleguen a su destino en un día, lista para montar", explica Ignacio Guillén, *project manager* de Tarmac Aragón, un ingeniero aeronáutico turolense, responsable del área de desmantelamiento de aviones, que cuando acabó la carrera no se imaginaba que en pocos meses podría trabajar de los suyos y en su tierra.

Instrumentos de cabina, equipos informáticos y electrónicos, motores, trenes de aterrizaje, frenos y ruedas o las APU (siglas en inglés de Unidad Auxiliar de Potencia) suelen ser los elementos que los clientes, compañías aéreas o intermediarias, quieren recuperar.

Para certificar que la pieza está en condiciones de ser reinstalada en un avión recibe un certificado Form 1 de la EASA, las siglas en inglés de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que justifica que la pieza está chequeada y se puede montar directamente cuando llega a su nuevo destino.

Mientras, en el aeropuerto de



El director general de Tarmac Aragón Claude Zambano y el Project manager, Ignacio Guillén, ayer. Bykofoto/A. García

El desmantelamiento consiste en retirar las piezas que el cliente quiere conservar para reutilizarlas en otras aeronaves

....

zas de aluminio, el composite, que son fibras, el cobre o los fluidos. Cada compuesto tiene su destino en la cadena de reciclaje. Un proceso que ya han llevado a cabo en cinco aeronaves. Ahora trabajan en un Boeing 747-400, el mismo modelo de otro avión que está, justo a su lado, en la misma campa, ya en proceso de desmantelamiento.

Desmantelamiento

Ayer, un fino cable de diamante en una máquina traída desde Tarbes (Francia), donde Tarmac tiene su sede central, iba seccionando el aluminio de una de las alas del Boeing. El proceso duró un tiempo, y mientras iba separándose del fuselaje con un corte limpio, una grúa de gran tonelaje, de la empresa turolense Sergruco, sostenía la extremidad de la gran aeronave con cuatro cadenas enganchadas.

Teruel, comienza la segunda fase: la limpieza o reciclaje del avión. Para ello, es necesario contar con el Certificado de Transferencia, un documento que pone el avión en manos de Tarmac para que lo diseccione.

Carlos Casinos es el mecánico responsable de este proceso. Con su equipo se ocupan de separar y clasificar según los materiales las diferentes piezas del avión que han quedado en esta segunda fase.

Separan el cableado, las pie-

Lo que era una aeronave de dos pisos, que tenía una capacidad para 400 pasajeros, pierde esta semana las alas y quedará el fuselaje en el que trabajarán los operarios de Tarmac a partir de la próxima semana para derrotar a este gigante de los cielos y dar a sus distintos componentes una segunda oportunidad en un proceso de transformación posterior más allá del aeropuerto de Teruel.

Al final, el ala que se seccionó

El DeTalle

Corte del ala con un cable de diamante en movimiento y con la ayuda de una grúa

El ala de la aeronave se secciona del fuselaje con un cable de diamante en movimiento, en un proceso que dura varias horas. La pieza se corta posteriormente en trozos más pequeños para su transporte.



ayer, al que ya le habían cortado el extremo, quedará seccionada en unas 14 piezas, de 2,40 metros cada una, el tamaño necesario para introducir las en el camión que las conducirá a una planta de fundición de aluminio de Huesca.

La grúa de gran tonelaje es utilizada para sostener las dos alas, el morro y la cola durante su separación del fuselaje. Una vez que se retiran estas piezas el cuerpo central se baja de los soportes a otros en un nivel inferior para poder operar en él y seguir con el troceado.

Las fases del proceso se solapan en las instalaciones de Tarmac y mientras cortan el tercer Boeing desde que comenzó esta lí-

nea de trabajo en las instalaciones de Tarmac, en una zona próxima dos operarios trabajan en preparar las piezas de aluminio de la anterior aeronave para su transporte hacia la fundición.

"Cada material es sometido al proceso de reciclado siguiendo la normativa vigente y es certificado", explica Zambano.

La fase de desmantelamiento puede durar entre 8 y 9 semanas, según el tipo de aeronave, la fase de limpieza y reciclaje unas 6 semanas y el corte del esqueleto metálico del avión aproximadamente un mes. Un proceso muy especializado para el que el equipo técnico de Teruel recibió formación, de sus compañeros franceses.



•EMPLEO•

Casi un tercio del personal para reciclar aviones

Tarmac Aragón, que comenzó su actividad en el aeropuerto de Teruel el 5 de febrero de 2013, da empleo en la actualidad a 70 personas, de las que 25 se ocupan de la fase de desmantelamiento y reciclaje, 19 de ellas directamente en el proceso, tres en el inventario de piezas y otras tres en oficinas. Tres aeronaves están en el proceso de desmantelamiento, uno se está sometiendo a limpieza o reciclaje y otro más está siendo cortado. Las otras líneas de negocio de la empresa es el mantenimiento de las aeronaves y el estacionamiento de larga estancia. Algunos de los aviones que están ahora "aparcados", podrían pasar a la fase de desmantelamiento si finalmente el cliente así lo decide.

A los puestos directos que genera Tarmac, habría que sumar el empleo indirecto que genera en la ciudad, ya que trabajan con empresas turolenses para momentos puntuales como puede ser las grúas necesarias para mover las grandes piezas de las aeronaves. La actividad de la empresa genera movimiento en talleres y otros establecimientos especializados turolenses.



Un equipo de Tarmac trabaja en el reciclaje o limpieza de un Boeing 747-500, la segunda fase del proceso. Bykofoto/Antonio García



Dos operarios con las piezas de aluminio que han dejado listas para ser transportadas a una empresa de fundición de Huesca. Bykofoto/A. García