



EMBARCAMOS CON...

José Leal, director general de CESA



La Compañía Española de Sistemas Aeronáuticos, S.A. (CESA) es una de las empresas de referencia en desarrollo y fabricación de equipos hidráulicos, de actuación y trenes de aterrizaje. Su director, José Leal, vaticina "un futuro prometedor y brillante" a esta compañía que nació en 1989 gracias al proyecto Eurofighter. [página 06](#)

PLAN DE VUELO

Air Europa quiere estar en la T4

El presidente del Grupo Globalia, Juan José Hidalgo, arremetió en el Fórum Europa contra Aena e Iberia debido al rechazo a que la aerolínea del grupo, Air Europa, se traslade a la T4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas. [página 04](#)

ESCALA EN... BARAJAS

Iberia Mantenimiento entra en el sector energético

La compañía diversifica por primera vez su actividad más allá del sector aeronáutico y se adentra en la industria energética. Reparará en exclusiva las turbinas GG8 de Pratt & Whitney para grupos electrógenos FT8 en Europa. [página 22](#)

EMPRENDEMOS VUELO

El Solar Impulse, más cerca de su objetivo

El Solar Impulse, primer aeroplano solar capaz de volar sin combustible mediante el uso de energías renovables, completa un vuelo intercontinental entre Suiza y Marruecos de 2.500 kilómetros con parada en Madrid. [página 14](#)



AIRBUS PRESENTA EL PRIMER ESTABILIZADOR HORIZONTAL DEL A350XWB

Las instalaciones de EADS Airbus en Getafe acogieron, el pasado 25 de junio, la presentación del primer Estabilizador Horizontal del Airbus 350XWB. El acto contó con la presencia del ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria; el presidente y CEO de Airbus, Fabrice Brégier; el presidente de Airbus Military y EADS en España,

Domingo Ureña, y el director de Airbus Operaciones en España, Rafael González-Ripoll. Tanto para la compañía europea como para la industria aeronáutica española, la fabricación de esta pieza, en la que se han empleado las tecnologías más avanzadas, supone un gran éxito industrial. [página 20](#)



A FONDO

Eurofighter Typhoon, el futuro de la industria

El programa Eurofighter Typhoon, en el que participan unas 400 compañías de la industria aeroespacial europea, supone más de 100.000 puestos de trabajo para el sector a lo largo de todo el continente. [página 16](#)



Preparado para cualquier tipo de aventura.

Nuevo Viano Fun Compacto desde 27.922 €*.

Un auténtico aventurero está preparado para todo: senderos imposibles, desiertos, playas inaccesibles, niños que preguntan cada minuto si puedes parar, parejas que te dicen como conducir e incluso para atascos en el parking del cine. Por suerte, puede estarlo sin renunciar a un

vehículo eficiente, confortable y con gran estabilidad. Y si además tiene llantas de 17" y cristales tintados, aún mejor. El nuevo Viano Fun 2.0 Compacto está perfectamente equipado para afrontar cualquier aventura, sea cual sea. www.mercedes-benz.es

*Viano Fun 2.0 Compacto: 100 kW (136 Cv). Pre-entrega, transporte e impuestos no incluidos. Oferta válida hasta el 31/08/2012. Consumo combinado de 7,2 a 12,1 L/100 Km según versiones. Emisiones de CO₂ de 190 a 294 g/Km según versiones.



Mercedes-Benz

CITYCAR SUR

Concesionario Oficial Mercedes-Benz Carlos Sainz, 47 Pol. Ind. Ciudad del Automóvil, Tel.: 91 689 69 00, 28914, LEGANÉS.
Calle Brasil, 2 Autovía de Extremadura, Salida 13, Tel.: 91 621 04 90, ALCORCÓN.

sumario

4 **plan de vuelo**

embarcamos con...

10 **formación y empleo**

emprendemos **vuelo 14**

16 **a fondo**

escala **en... 22**

26 **FUERA DE PISTA**

28 **tal como éramos**

AGENDA **30**

El futuro militar aéreo

La importancia del programa Eurofighter Typhoon para la industria aeroespacial española es incontestable. El proyecto contribuyó de forma directa a la aparición de toda una serie de compañías del sector, como es el caso de CESA o ITP, además de dotar de una importantísima carga de trabajo a otras como Indra, Gamesa, Tecnobit o Espelsa. La inclusión de España en el programa europeo, el más importante de la historia en lo que a cooperación militar se refiere en el continente, fue una acertada decisión que ha dado sus frutos. La tecnología a la que las empresas españolas, con EADS Cassidian España a la cabeza, tienen acceso debido a su participación en el programa se encuentra al más alto nivel, dotando a la industria aeroespacial europea de una capacidad mayor frente a su tradicional competidora, la norteamericana.

Sin embargo, a pesar de que la aeronave se encuentra operativa en 17 unidades de seis países y su continuidad y desarrollo futuros están asegurados, los frustrados paquetes de exportación dejan algunas dudas en el contexto aeronáutico. La venta de 126 unidades a India hubiese sido un balón de oxígeno para las compañías que forman o dependen del proyecto. El coste por unidad, sensiblemente inferior en el caso del Rafale francés, ganador del concurso, fue determinante para el desenlace final. El Typhoon también perdió frente al Saab Gripen NG sueco en Suiza, y ante el Lockheed Martin F-35 Lighting II americano en Japón. El próximo reto lo lidera y gestiona la filial española del consorcio, EADS Cassidian España, que recientemente ha presentado una oferta a Corea del Sur por 60 aviones y unas cifras en torno a los 7.000 millones de euros.

editorial

en cabina

Exportar ingeniería

Desde hace unos cinco años, una sombra amenazadora mantiene sobrecogidas a las compañías de servicios de ingeniería aeronáutica: el *offshore*. Las compañías tractoras del sector, como EADS o Rolls Royce, han enfocado su estrategia hacia los mercados emergentes de India y China, cuyas aerolíneas se apuntan ya como los clientes más relevantes del sector, y que además aportan ventajas en términos de bajos costes y alta competitividad.

Esta situación ha sido interiorizada por las compañías españolas de ingeniería como una gran amenaza para su supervivencia, pues a priori nuestro nivel de capacitación no parecía suficiente para competir con las ingenierías alemanas, francesas o anglosajonas, y los precios por hora de ingeniería de indios y chinos eran inalcanzables. Sencillamente, nos quedábamos fuera de la competición.

Pero están comenzando a aparecer algunos resultados capaces de sorprender a muchos: comprobamos día a día que la capacitación de nuestros ingenieros es, como mínimo, equivalente a la de nuestros vecinos europeos. Y la inflación, alta rotación, lejanía cultural y diferencia horaria de estos países de 'bajo coste' han hecho que el coste real de los proyectos con *offshore* finalmente no resulte tan bajo. ¡Estamos compitiendo, y ganando!

Recientemente Airbus ha adjudicado un gran proyecto global a la división de ingeniería de una compañía de TI con fuerte implantación en España, Atos. El núcleo del contrato es la creación en Madrid de un centro de servicios *Nearshore*: exportación de servicios a Europa desde España y con el mejor equilibrio posible valor/precio. Ese es el camino de futuro para las compañías de ingeniería españolas.

"La capacitación de nuestros ingenieros es, como mínimo, equivalente a la de nuestros vecinos europeos"



Daniel Sánchez Espinosa
Director de Engineering Services de Atos



EDICIÓN: CAMALEÓN PUBLICIDAD
 DIRECTOR: JESÚS SALAZAR
 REDACCIÓN: SARA JIMÉNEZ / PABLO RIVAS
 DISEÑO Y MAQUETACIÓN: LUCÍA NÚÑEZ / ROBERTO MARTÍN
 ADMINISTRACIÓN: LOLA NOGALES / CARMEN MEDINA
 FOTOGRAFÍA: PABLO CABELLOS
 IMPRIME: IMCODÁVILA
 DISTRIBUYE: TOURLINE
 DEPÓSITO LEGAL: M-7871-2012
 CONTACTO: C/ Madrid, 65 - 1º derecha - 28901 Getafe 916019421
 publicidad@periodicoaire.com
 redaccion@periodicoaire.com

staff

La compañía comienza sus nuevas rutas de verano y anuncia mayores frecuencias con Salvador de Bahía y Lima

Hidalgo arremete contra Aena e Iberia por el rechazo a que Air Europa se traslade a la T4

El presidente de Globalia, Juan José Hidalgo, denunció el pasado 14 de junio en el Fórum Europa que Air Europa, compañía de su grupo, sufre "una desventaja competitiva" frente a Iberia, al no operar en la T4.

En este acto, organizado por Nueva Economía Fórum en Madrid, Hidalgo se refirió así a la negativa de Aena a que la aerolínea de Globalia pueda trasladarse a esa terminal de Barajas. Según Hidalgo, su aerolínea afronta un sobrecoste de 20 millones de euros anuales por la necesidad de mayor rodaje de sus aviones en tierra. "Si la T4 es un privilegio para Iberia y sus amigos que lo digan", añadió Hidalgo, quien denunció que "nos ha costado a todos los españoles entre 10.000 y 12.000 millones" de euros.

Sin embargo, aunque considera que muchas compañías que ahora están en la T4 pueden ir a la T2 o la T3, no se plantea acciones contra Aena porque "ir contra Aena, es ir contra Dios". En la misma línea, afirmó que la subida de las tasas aeroportuarias "es una barbaridad", ya que va a suponer un incremento del 50% en Madrid y Barcelona. En el caso de Air Europa, estimó que supondrá un sobrecoste de 33 millones que "va a ir a todos los españoles" porque no van a poder ser asumidos por la compañía.

Con respecto a Iberia, denunció que sigue estando protegida y que "si se contabilizara lo que nos ha costado la compañía madre, nos pondríamos a rascarnos el bolsillo". Por ello, destacó que Air Europa "ha hecho una gran labor abriendo los cielos y ahorrando mucho dinero a los españoles" y aseguró que "seguiremos luchando pa-



ra que no exista en este país una diferencia de criterios como la que existe".

Por último, también arremetió contra las ayudas a las aerolíneas de bajo coste extranjeras. "No puedo entender que se subvencione a compañías extranjeras que pagan impuestos en otros países para que nos hagan desaparecer", sentenció.

Nuevas rutas de verano

Air Europa inició el 22 de junio su campaña de verano con vuelos desde doce puntos distintos de España que permanecerán hasta principios del mes de septiembre. Concretamente las ciudades que tendrán conexiones serán

Lleida, Huesca, Mahón, Palma de Mallorca, Zaragoza, Vitoria, Alicante, Almería, Logroño, Albacete, Ibiza y Burgos.

A partir del próximo 4 de noviembre Air Europa aumentará sus conexiones con la ciudad brasileña de Salvador de Bahía. Actualmente esta ruta cuenta con tres frecuencias semanales que se convertirán en cuatro al incluir los domingos como día de operación. El avión destinado a operar esta ruta será un Airbus 330-200 con una capacidad que oscila entre los 289 y los 291 asientos, dependiendo de la configuración, y con 18 plazas business en todos sus modelos. También la ruta Madrid - Lima verá incrementar su frecuencia a partir del próximo 23 de julio, pasando a ser diaria.

Boeing reduce su huella ecológica en un momento de rápido crecimiento del negocio



Boeing ha reducido sistemáticamente su impacto ambiental a raíz de que estableciera objetivos medioambientales drásticos en sus operaciones internas hace cuatro años. Al mismo tiempo, la compañía ha expandido rápidamente su negocio y ha incrementado considerablemente la tasa mensual de producción de aviones, según recoge el quinto Informe Medioambiental realizado por Boeing.

En 2007, Boeing se marcó objetivos ambientales internos muy ambiciosos a cinco años vista, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, el con-

sumo energético, la generación de residuos peligrosos y el consumo de agua en un 1% en términos absolutos. "Desde entonces, Boeing ha lanzado dos aviones nuevos al mercado, aumentado en más de un 25% la producción mensual de reactores, añadido más de un millón de metros cuadrados a sus instalaciones de producción y creado 12.000 empleos nuevos", afirma Kim Smith, vicepresidenta de Medioambiente, Salud y Seguridad. "Asimismo, Boeing ha disminuido paulatinamente su huella ecológica", añade Kim Smith.

El informe revela que, desde 2007 y en términos absolutos, Boeing ha reducido las emisiones de CO2 en un 3%, el consumo energético en un 1%, la producción de residuos peligrosos en un 17% y el consumo de agua en un 9%. Además de aportar datos detallados sobre las emisiones, el análisis se centra en las medidas que Boeing está tomando para hacer que sus productos sean más respetuosos con el medio ambiente, reducir la huella ecológica de sus actividades globales y limpiar los lugares afectados por actividades anteriores.

Atos firma con Airbus un contrato a tres años para servicios de ingeniería

Atos, compañía internacional de servicios de tecnologías de la información, ha sido seleccionada por Airbus como el primer proveedor que creará un Centro de Desarrollo Nearshore. Este Centro proporcionará servicios globales al departamento de Engineering Structure Analysis de Airbus. Tras la firma de este contrato, Atos dará soporte al cliente en el desarrollo de métodos de análisis, herramientas y procesos que se utilizan para el cálculo estructural de las aeronaves de Airbus. Los ingenieros de Atos, con base en Madrid, proporcionarán estos servicios a las diferentes instalaciones de EADS Airbus en España, Francia, Reino Unido y Alemania.

Este contrato de tres años confirma la confianza de Airbus en los servicios de ingeniería aeroespacial de Atos en España. Las áreas de conocimiento que abarca este proyecto incluyen una amplia gama de análisis de ingeniería avanzados, como térmico, fatiga, tolerancia al daño, optimización estructural y modelado digital (FEM), tanto en materiales com-

puestos como metales ligeros.

La decisión de Airbus de poner en marcha este Centro de Desarrollo Nearshore se ha visto impulsada por su estrategia de firmar contratos de mayor tamaño con sus socios, y de desarrollar suministradores altamente capacitados y competitivos en costes.

El Centro de Desarrollo Nearshore conlleva la progresiva contratación de más de cien ingenieros a tiempo completo, principalmente aeronáuticos, industriales, físicos y expertos en materiales. Con este proyecto, Atos se convertirá en uno de los principales empleadores de profesionales de la ingeniería en España. La compañía está desarrollando planes de carrera específicos para estos perfiles, dado que el nivel de habilidades y conocimientos especializados es clave para el éxito del proyecto.

Atos es ya uno de los 21 suministradores preferentes de ingeniería (E2S) del grupo EADS, prestando servicios de ingeniería a Airbus y a otras unidades de negocio de EADS.

Se trata del quinto aeropuerto de la red con más de una pista

La ministra de Fomento inaugura la segunda pista del Aeropuerto de Málaga

La ministra de Fomento, Ana Pastor, inauguró el 26 de junio la segunda pista del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, que pasa así a engrosar la lista de aeropuertos de la red Aena Aeropuertos con más de una pista de vuelo, tras Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Gran Canaria. Las obras de ampliación del campo de vuelos arrancaron en agosto de 2007 e incluyen el balizamiento y las instalaciones eléctricas. En total, el Ministerio de Fomento ha destinado a esta actuación más de 470 millones de euros, entre la obra civil (nueva pista, balizamiento y acondicionamiento de la pista actual), las instalaciones de navegación aérea y asistencias técnicas. Tras la comprobación y verificación de que tanto la infraestructura como los sistemas, servicios y procedimientos funcionan correctamente, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol recibió el pasado 30 de abril la certificación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Con ella se acredita que cumple con la normativa internacional recomendada por el Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI) y que se ajusta al Real Decreto 826/2009, que aprueba las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público.



La segunda pista, ubicada entre las terminales y el cauce del río Guadalhorce, funcionará a demanda y permitirá atender el incremento de volumen de operaciones y movimientos en los meses de mayor tráfico (julio y agosto). El nuevo campo de vuelos ocupa unos 1.980.000 metros cuadrados, de los que 860.000 aproximadamente corresponden a área aeronáutica pavimentada. La nueva pista también está dotada de un sistema de alumbrado aeronáutico, conocido como sistema de balizamiento, compuesto por alrededor de 3.000 balizas.

nombramientos



CRISTINA DÍAZ
Directora gerente de la Fundación Aena

Ha sido nombrada nueva directora gerente de la Fundación Aena. Sustituye en el cargo a Teresa Díaz-Caneja. Nacida en Pontevedra en 1983, es Bachelor in Business Administration (BBA), titulación homologada a Licenciatura en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Cardiff (Gales), en la Escuela de Negocios Caixanova y tiene un máster en Dirección y Gestión de Comercio Exterior por la Escuela Superior de Negocios y Tecnologías (ESDEN). Desde 2007 ha trabajado en proyectos de consultoría estratégica y análisis de mercado, desarrollando estudios estadísticos, de oferta y demanda, planes estratégicos y de gestión, etcétera.



TOM ENDERS
CEO de EADS

El 1 de junio de 2012 Thomas Enders fue nombrado CEO de EADS después de haber sido CEO de Airbus desde 2007. Thomas Enders estudió Economía, Ciencias Políticas e Historia en la Universidad de Bonn y en la Universidad de California en Los Angeles. Antes de incorporarse al sector aeroespacial en 1991 (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) trabajó, entre otros puestos, como miembro del equipo de planificación del Ministro de Defensa alemán. Tras la creación de EADS en 2000, fue nombrado CEO de la División Defensa y Sistemas de Seguridad, manteniendo este cargo hasta 2005, cuando fue nombrado co-CEO de EADS. Es Presidente de BDLI desde 2005.



RAINER OHLER
Director de Comunicaciones Corporativas de EADS

Rainer Ohler estará a cargo del departamento de Comunicaciones Corporativas de EADS a partir del 1 de julio de 2012. Será responsable para todo el Grupo de las comunicaciones internas y externas de EADS. Anteriormente desempeñaba el cargo de Vicepresidente Senior de Relaciones Públicas y Comunicaciones de Airbus. Ha trabajado para EADS y sus empresas antecesoras desde 1995. En 2003 fue nombrado Vicepresidente de Corporate Media Relations y Director de Corporate Communications Germany. Desde 2006 es Vicepresidente de Relaciones Públicas y Comunicación de Airbus.



FABRICE BRÉGIER
CEO de EADS Airbus

Es miembro del Comité Ejecutivo de EADS y fue nombrado CEO de Airbus el 1 de junio de 2012. Antes fue Director de Operaciones de Airbus. Se responsabilizó del programa Power8 así como de las funciones de Operaciones, Ingeniería y Compras en el seno del Comité Ejecutivo y del programa del A350. Se licenció por la Ecole Polytechnique y la Ecole des Mines en Francia y comenzó su carrera en 1983 como ingeniero de pruebas en la central nuclear de Creys-Malville. Fue nombrado Director de Asuntos Económicos y Financieros del Ministerio de Agricultura francés en 1989. En 2003 fue nombrado presidente y CEO del grupo Eurocopter.

breves

El INTA cumple 70 años

Con motivo de los 70 años del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) el físico e historiador de la ciencia José Manuel Sánchez Ron, autor del libro 'INTA - 50 años de ciencia y técnica aeroespacial', pronunció una conferencia en el Instituto el 29 de mayo. El director general, Jaime Denis, se refirió en la presentación del acto a su reciente relectura del libro de Sánchez Ron, observando cómo en la trayectoria del INTA la institución ha ido superando las adversidades.

Transaero Airlines adquiere cuatro A380

Transaero Airlines, la segunda aerolínea más grande de Rusia, ha cursado un pedido en firme con Airbus para la compra de cuatro A380 como continuación del Acuerdo de Intenciones alcanzado en octubre de 2011. Transaero se convierte en el primer cliente del A380 en Rusia, la región CIS y Europa del Este. La aerolínea rusa prevé operar sus A380 en su red de destinos de largo recorrido y alta densidad desde Moscú.

El simulador de A320 desarrollado por Indra, en servicio en China

Indra entregó a Hainan Airlines el primero de los dos simuladores del Airbus A320 contratados. El sistema ya presta servicio en el centro de formación de vuelo con que cuenta la aerolínea en la ciudad de Sanya. Indra suministrará el segundo de los sistemas este mismo año. El simulador ha entrado en servicio tras haber superado con éxito las pruebas para su certificación con el nivel D, el máximo para un simulador civil.



Astrium obtiene dos estudios de la ESA para la evolución de ATV

Astrium, la compañía espacial número uno de Europa, ha recibido de la Agencia Espacial Europea (ESA) la adjudicación de dos estudios para definir cómo se podrían desarrollar las tecnologías utilizadas en el Vehículo Automático de Transferencia (ATV) y en el laboratorio espacial Columbus en futuros vehículos espaciales. El valor previsto de estos dos estudios es de 13 millones de euros (seis millones y medio de euros por estudio).



JOSÉ LEAL

Director general de CESA

“La innovación y el desarrollo son lo más importante para competir en el sector”

El ingeniero industrial José Leal dirige una de las empresas líderes europeas en desarrollo y fabricación de equipos hidráulicos, la Compañía Española de Sistemas Aeronáuticos, S.A (CESA). Comenzó su carrera profesional, al finalizar sus estudios de ingeniería en 1980,

trabajando para el Ministerio de Defensa. Tres años después entró a formar parte de la plantilla de la antigua Construcciones Aeronáuticas (CASA) en sus factorías andaluzas y desde entonces su vida ha estado ligada a la industria aeronáutica. En 2005 fue nombrado

presidente y CEO de la empresa EADS-PZL en Polonia hasta que en 2008 fichó por CESA como director general y presidente del Consejo de Administración en delegación directa de EADS CASA. Con más de 30 años de experiencia aeronáutica, José Leal considera esta eta-

pa profesional muy positiva y reconoce que CESA es una “empresa en la que se disfruta trabajando y que tiene un futuro prometedor gracias a su capacidad de innovación y al alto conocimiento tecnológico que tiene en equipos y sistemas de actuación aeronáuticos”.

“Somos la compañía de referencia en sistemas hidráulicos, de actuación y trenes de aterrizaje”

¿Qué es CESA?

CESA es una empresa que empezó en el año 1989 y que se fundó a raíz de la creación del consorcio Eurofighter como un spin-off de los talleres hidráulicos de CASA, en Getafe, en unión de un socio tecnológico que aportaba conocimientos en la fabricación de la tecnología hidráulica. Es decir, gracias a las instalaciones de CASA y al saber hacer de Lucas Aerospace –hoy Goodrich–, se fundó CESA, al amparo del programa Eurofighter.

CESA es la única empresa española de componentes fluidomecánicos. Desde el año 1989 hasta la fecha no solo ha desarrollado productos en lo puramente fluidomecánico sino también en otras disciplinas más avanzadas y ha incorporado en su fabricación tecnologías electrónicas y de sensorización y otras muchas más líneas de actuación como en la electromecánica de gran precisión como por ejemplo para posicionamiento de espejos en el Gran Te-

lescopio de Canarias. Todo esto es lo que ha hecho que hoy sea una gran empresa. Desde su consolidación, sobre todo desde el 2000 al 2007, ha tenido un gran crecimiento, con una facturación en torno a los 30 millones de euros, cifra que se ha doblado ya que en la actualidad estamos en los 65 millones y con una perspectiva de que en el año 2016 lleguemos a los 120 millones, de los cuales algo más del 70 por ciento está ya garantizado por contrato y para el otro 30 por ciento tenemos un plan de crecimiento a través de nuevas ofertas, de las cuales varias están en un avanzado grado de maduración.

¿Qué competencias tiene que asumir el director de una empresa como ésta?

Las competencias normales de un director general. Como dice la expresión ‘ser el que toca la batuta en la orquesta’. En el ámbito interno me compete llevar la dirección de todos los departamentos tanto

de Producción como Comercial, Ingeniería, Compras, Recursos Humanos, etcétera. Y de cara al exterior tengo que ser el portavoz de las iniciativas estratégicas de la empresa y del Consejo de Administración. Siempre hay que estar pensando cómo vas a hacer crecer a la empresa y cómo vas a pedir el apoyo necesario a sus dueños, ya que esta compañía pertenece en un 60 por ciento a EADS y en un 40 por ciento a Goodrich Corporation. Ambos tienen presencia en el Consejo de Administración y deciden el futuro de esta empresa a propuesta tanto de la estrategia como de las inversiones, y actualmente los socios aportan ese apoyo total y necesario para el desarrollo de CESA.

¿Cómo ha sido el crecimiento y la evolución de la compañía a lo largo de los años?

Hubo ese primer escalón hasta llegar a los 30 millones euros con los que se consiguió una estabilización durante unos años pero es verdad que en los últimos tres ha crecido espectacularmente sobre el cien por cien de lo que se tenía en 2007 y vamos ahora a por el 200 por ciento. Ha tenido un crecimiento brillante y le espera un futuro muy prometedor.

Además de las instalaciones de Getafe, también se ubican en Sevilla, ¿qué trabajos se realizan allí?

Sí, tenemos unas instalaciones en Sevilla dentro de la propia FAL del A400M y de la FAL de los programas propios. Allí tenemos dos núcleos donde estamos desarrollando otra actividad en la que hemos crecido en los últimos años en cuanto a servicios. Damos servicio de apoyo a la línea de montaje final en equipado de motores, trenes u otros tipos de servicios auxiliares que necesitan una FAL como la del A400M o de programas propios. Sin olvidar el apoyo en labores de asistencia al Flight Test Center del A400M que realizamos tanto en Sevilla como en Toulouse, porque estamos dispuestos en cualquier momento a desplazarnos donde sea necesario como últimamente hemos estado haciendo.

¿Cuál debe ser el perfil profesional del trabajador de CESA?

CESA es una empresa joven. La mayor parte de la plantilla no supera los 35 años y hay un alto porcentaje de titulados universitarios, entorno al 42 por ciento. Contamos con ingenieros jóvenes que poseen una alta formación y casi todos con experiencia en el extranjero y con un nivel técnico muy bueno, y ése el futuro de la empresa. Nosotros tenemos en cuenta, casi como un requisito, que nuestro personal tenga, si es posible, una buena formación internacional previa al ingreso en la compañía. La mayoría de nuestros técnicos han hecho su carrera desde contratos de prácticas culminando su formación en CESA hasta conseguir una alta capacitación tecnológica. El perfil medio del operario, en cuanto a mandos de taller y técnicos,





son personas con muchos años de experiencia y con una formación mínima de FP2 sin la cual es imposible ingresar. Además de esta formación obligatoria, lo complementamos con cursos de formación. Además, les capacitamos con conocimientos de normativa de calidad y muy importante, que dominen el inglés, ya que es el idioma de toda la documentación de trabajo de nuestros principales clientes.

¿Cuántos empleados forman la plantilla?

Ahora mismo sumamos alrededor de 270 empleados entre las instalaciones de Sevilla y Getafe. A todos ellos les pedimos los mismo valores que a cualquier trabajador, que sean activos y ágiles en la resolución de problemas, que se involucren en la actividad, que sean responsables, etcétera.

¿Cómo ha evolucionado la empresa en cuanto a la generación de empleo?

La empresa ha ido evolucionando tanto interna como externamente, sobretodo en los últimos tres años en los que se ha pasado de los 230 a 270 empleados. Además, tenemos un alto porcentaje de empleo inducido, el 70 por ciento de las referencias que se fabrican aquí, sobretodo en áreas de mecanizado y procesos finales, se hacen en el exterior. En ese sentido, hemos tenido un crecimiento externo de la industria auxiliar bastante importante.

¿Con qué compañías trabaja CESA?

Una de las mayores dificultades y a la vez una de las mayores fortalezas que tiene CESA es su cartera de clientes. Nosotros tenemos más de 25 clientes y trabaja-

mos en muchísimos programas de actuación diferentes. Por eso seguimos ahí, porque una 'empresa con tantas patas es difícil que se quede coja'. Es un gran reto tener satisfechos a tantos clientes pero a la vez es, como he dicho, la mayor fortaleza de CESA.

Trabajamos fundamentalmente con clientes que están en torno a EADS, con todas sus divisiones. En los inicios, el Eurofighter era nuestro principal programa. Ahora mismo la facturación ligada a éste está en torno al 33 por ciento, a lo que hay que sumar los programas propios de la antigua CASA o de Airbus Military como el C-295 o el CN-235. Ahora mismo estamos trabajando en todos los sistemas y accesorios de hidráulica y actuación, y trenes de aterrizaje, en lo que somos la compañía de referencia.

¿Cómo es la relación con las grandes multinacionales?

Las relaciones que tenemos con grandes compañías como EADS son bastante buenas. Nosotros no nos consideramos ni una gran empresa ni una pequeña, porque no somos una pyme en ningún sentido, ni de facturación ni en número de empleados, pero tampoco aún una gran empresa.

Todas las firmas con las que nos relacionamos son grandes compañías como EADS, Aernnova, Sikorsky, TAI, etcétera. CESA es una empresa muy competitiva en el ámbito tecnológico y si nos distinguimos por algo es por la alta inversión anual que hacemos en I+D+i. Dedicamos

entre un 14 y un 15 por ciento de nuestros esfuerzos en desarrollo, que es lo que nos permite estar hoy trabajando en los programas que vamos a vender dentro de 5 años. Porque las grandes compañías que nos compran lo que quieren de nosotros es, además de precios competitivos, son soluciones prácticas e inteligentes y verdaderamente innovadoras en cuanto a utilización de nuevas técnicas y nuevos materiales. Eso es lo que intentamos tener para poder venderlo y tener satisfecho al cliente.

¿Cuáles son las claves para mantenerse y competir internacionalmente en este sector?

No hay más claves que la innovación, además del trabajo diario y de la eficiencia en la cadena de producción. La innovación y el desarrollo es lo que te lleva a ser capaz de ofrecer algo diferente y más competitivo que los demás tecnológicamente, y eso es lo que nosotros ofrecemos.

Para terminar, ¿cómo ve el futuro de CESA?

A CESA le espera un crecimiento muy importante. Nosotros tenemos mucha fe en ese crecimiento y no solamente a nivel de volumen sino también a nivel tecnológico. Llevamos luchando desde hace varios años en ese crecimiento tecnológico en otras disciplinas distintas a la fluidomecánica. Y vamos por el buen camino, incorporando más tecnología en los componentes fluidomecánicos típicos que se fabricaban, y ahí seguimos luchando.

Acerca de CESA

NOMBRE

Compañía Española de Sistemas Aeronáuticos, S.A. (CESA)

FUNDACIÓN

1989

ACCIONISTAS

EADS CASA (60%) y Goodrich (40%)

INSTALACIONES

Complejo industrial de 22.000 m² (9.500 m² cubiertos) entre las instalaciones de Getafe (Madrid) y Sevilla.

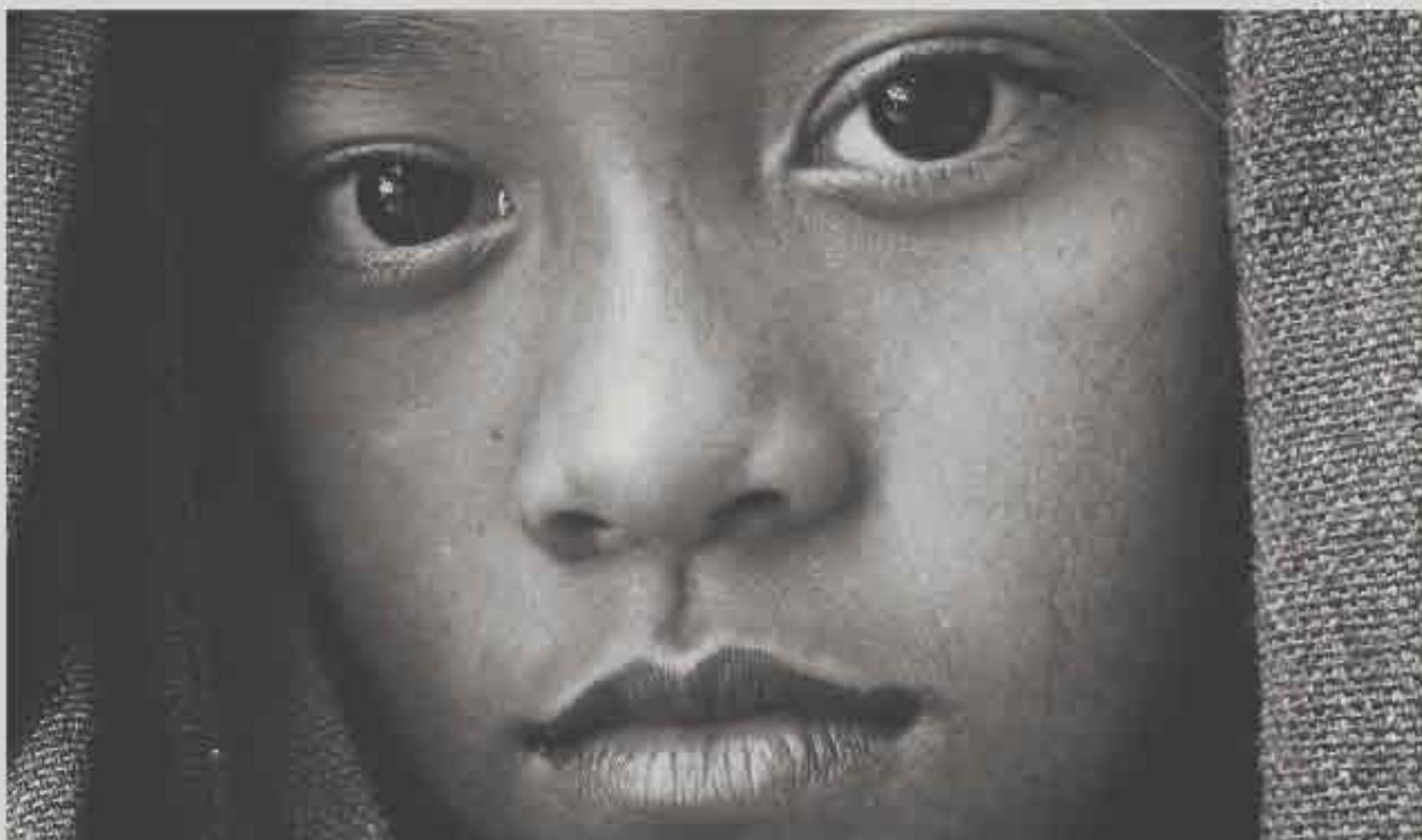


SISTEMAS

- Tren de aterrizaje
- Sistemas de actuación de mandos de vuelo
- Sistemas hidráulicos
- Sistemas de combustibles
- Neumáticos
- Ruedas y frenos
- Sistemas de motor
- Lanzadores
- Control ambiental

PRINCIPALES PROGRAMAS

- Aviación civil: A310, A330/A340, A340-600, A380, A330-200F y A350 XWB.
- Aviación militar: A400M, C-101, C-212, CN-235C-295, EF-2000 y HÜRKUS.
- Helicópteros: Sikorsky S-92, EC225, Eurocopter Tiger, Denel Rooivalk
- Otros: Grande Telescopio de Canarias, CENIT y programa Prosave2



En un mundo en el que los desastres naturales han afectado a casi 2.000 millones de personas en la última década,* el A400M permite a los dirigentes militares y políticos ofrecer una



respuesta más rápida y eficaz. Es el avión de transporte más avanzado fabricado hasta

la fecha, puede transportar personal, maquinaria pesada, camiones y hasta helicópteros más lejos, más rápido y más cerca de allí donde es necesitado.

A400M: PARA ELLA, SIMPLEMENTE UNA CUESTIÓN DE SUPERVIVENCIA.

Puede lanzar material de ayuda o repostar en vuelo a otros aviones, aterrizar en pistas no preparadas y sobrevolar con seguridad áreas en conflicto. Para descubrir lo que representa el A400M en un mundo



lleno de incertidumbre visite airbusmilitary.com

 **AIRBUS MILITARY**

* Fuente: UNICEF, Informe sobre el mundo 2007

Fly Your Ideas, el concurso que busca a la nueva generación de ingenieros

EADS Airbus ya ha puesto en marcha la tercera edición de Fly Your Ideas, un concurso bienal que ofrece a los estudiantes la oportunidad de introducirse en el mundo de la aviación y despertar su interés en este sector.

Fly Your Ideas reta a los estudiantes a desarrollar nuevas ideas ecoeficientes para una aviación más sostenible. Pueden presentarse universitarios de cualquier edad, nacionalidad, género o disciplina –desde la ingeniería hasta el marketing; desde la empresa a las ciencias y desde la tecnología de la información al diseño–. Las propuestas versarán en esta tercera edición sobre los principales retos que afronta la industria de la aviación: energía, eficiencia, crecimiento sostenible, crecimiento del tráfico aéreo, experiencia de los pasajeros o políticas favorables para la comunidad.

El concurso se desarrolla en tres fases. En la tercera se seleccionarán cinco equipos finalistas y un jurado formado por expertos seleccionará en verano de 2013 al ganador que se llevará un premio de 30.000 euros y al subcampeón, con un premio de 15.000 euros.

Todos los equipos contarán con la supervisión de un mentor de Airbus durante el desarrollo de su proyecto y, en esta nueva temporada, un experto de la compañía estará al lado de cada uno ofreciendo asesoramiento técnico en las etapas clave del concurso.

La anterior edición (2011) reunió a más de 2.600 estudiantes de 287 universidades y 75 países. El equipo 'Wings of Phoenix' de la Universidad de Aeronáutica y Astronáutica de Nanjing fue el ganador del concurso por su sistema basado en tierra, generador de energía eólica a partir de la estela del avión durante el despegue y el aterrizaje.

El plazo de inscripción finaliza el 30 de noviembre. Para participar, los estudiantes deben registrarse en equipos de entre 3 y 5 miembros en la página del concurso, www.airbus-fyi.com.

APOYO DE LA UNESCO

La UNESCO hizo público su apoyo al concurso Fly Your Ideas de Airbus y, según su último informe sobre el futuro de la ingeniería, el número de ingenieros aeronáuticos que se gradúan en la actualidad es insuficiente para satisfacer las necesidades de la industria y casi la mitad de ellos cambian de profesión una vez terminados sus estu-



El equipo 'Wings of Phoenix', ganador del Fly Your Ideas 2011.



Lidia Brito (UNESCO) y Charles Champion (Airbus).

dios. Lidia Brito, directora de la división de Política Científica y Desarrollo de Capacidades de UNESCO, resalta que "Airbus ofrece a los estudiantes la inusual oportunidad de aplicar los conocimientos académicos en un entorno real y con acceso a figuras importantes de la industria de la aviación. El concurso Fly Your Ideas es un modelo sobre cómo industria y educación pueden trabajar conjuntamente y acercarse más. El concurso subraya el papel central de la ingeniería en la creación de nuestro futuro sostenible y ofrece a los estudiantes una oportunidad para disfrutar de esa aventura".

Según Charles Champion, vicepresidente ejecutivo de Ingeniería de Airbus

y responsable de Fly Your Ideas, "la ingeniería puede transformar el mundo. Esperamos que el mundo de la aviación despierte el interés de los jóvenes y descubran las excelentes oportunidades que ofrece". Además, añade que "las competencias tecnológicas están cambiando, y disponer de una gran habilidad técnica no garantiza tener un don para la innovación, desarrollar ideas, contar con las destrezas necesarias para dirigir equipos multiculturales o ser efectivo en nuestra industria global. Fly Your Ideas ofrece a estudiantes de todas las disciplinas la oportunidad de desarrollar su capacidad de innovación y el trabajo en equipo, tal y como hacemos en Airbus".

Ocho empresas gallegas del metal se unen para competir en la aeronáutica

Ocho firmas gallegas de la construcción naval y de la automoción se han unido para crear UDEGA (Unión de Empresas Gallegas de Aeronáutica) y apostar por un sector que sigue en continuo crecimiento como es el de la aeronáutica. Las empresas que la integran –Utingal, Matri-galsa, Hispamoldes, Tromosa, Tune Eureka, Lá-ser Galicia, Europrecis y Demsu– cuentan con más de 25 años de experiencia en la industria del metal. En la presentación oficial explican que UDEGA nace de la experiencia de estas ocho empresas, "unificando nuestros métodos de trabajo y nuestra relación con el contexto externo para optimizar nuestros recursos materiales y humanos mediante la cooperación industrial".

Según explicó su presidente Jesús González, en rueda de prensa, el proyecto nace con una inversión inicial de 10 millones de euros y con 400 empleados, pero con la previsión de generar 150 puestos más y facturar 20 millones de euros en el 2013. Además, destacó que ya hay establecidos contactos con clientes potenciales, sobre todo con instalaciones aeronáuticas de próxima o reciente implantación en Portugal (la de la brasileña Embraer en Évora) y en Marruecos. En principio, UDEGA, que tendrá su sede administrativa en la sede de la patronal del metal –Asime– en Vigo, se dedicará a la fabricación de utillajes y piezas en serie de los aviones.

Beca para el Máster de Ensayos en Vuelo

La organización del MEEV (Máster de Ensayos en Vuelo y Certificación de Aeronaves) de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) ofrece una beca parcial del 70% para realizar el Máster durante el curso escolar 2012-13. La beca está dirigida a alumnos que se encuentren en último año que estén a falta de defender el proyecto y lo vayan a leer antes de finales de curso, además de a estudiantes recién ingresados.

Los interesados deberán enviar su expediente académico, el currículum y una carta de motivación a meev.aeronauticos@upm.es antes del 15 de septiembre, indicando en el asunto: BECA MEEV 2012-13.



Colegio Europeo ARISTOS

Innovadores por tradición

Nuestra oferta educativa

- 5to nivel Académico
- Programa de bilingüismo por inmersión (intercambios escolares internacionales)
- Nuevas Tecnologías
- Educación en Artes (música, pintura...)
- Educación Deportiva (Judo, Baloncesto y Natación)
- Educación en Valores.

- Departamento Médico
- Departamento Psicopedagógico
- Residencia Deportiva

- Transporte Escolar
- Comedor Escolar (cocina propia)
- Horario Ampliado (de 7:00 a 19:00 horas)



**Abierto plazo
de matricula
2012-2013**



T.I.C. [Tecnología de la
información y la comunicación]
Utilización de recursos y
libros digitales



Educación bilingüe en Inglés,
Alemán y Francés a partir
de tercer curso de primaria

916 839 889
www.colegioaristos.com
email: secretaria@colegioaristos.com
Avda. Juan Carlos I, 12
28905 Getafe (Madrid)

La exploración del Espacio, los biocombustibles y la investigación de accidentes aéreos, entre los cursos ofertados

Arranca la VIII Edición de los Cursos de Verano de la UPM

Como cada año, la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) pone a disposición de los estudiantes una amplia oferta educativa para el periodo estival. Estos Cursos de Verano se impartirán en el Real Sitio de San Ildefonso-La Granja, como se lleva haciendo desde su primera edición, entre los días 9 y 26 de julio, donde se reunirán más de un millar de estudiantes y cerca de 300 ponentes.

La especialización y el rigor científico caracterizan a estos cursos en su octava edición donde investigadores y expertos compartirán un espacio de

reflexión sobre los retos que plantean los avances científicos, tecnológicos y la actualidad social. Aunando actualidad y calidad, contribuirán a la transmisión de conocimiento, intercambio de experiencias y facilitar un lugar de encuentro entre la Universidad y las empresas.

La exploración del Espacio, los biocombustibles y su importancia para la sostenibilidad del sistema energético, la crisis del euro, la investigación de accidentes aéreos, la construcción de edificios inteligentes o la arquitectura sos-

tenible son algunos de los temas que se abordarán.

La inauguración se celebrará el día 9 de julio de 2011 a las 18.45 en el Centro de Congresos y Convenciones de la Granja de San Ildefonso. Se podrán reconocer hasta 3 créditos de libre configuración por Curso de cuatro días de duración, y hasta 2 créditos por Curso de dos días de duración, a los estudiantes de la UPM. Este reconocimiento se realizará en aquellas titulaciones cuyos Planes de Estudio prevean la posibilidad de obtención de créditos de libre elección por actividades formativas.



Grupo Cefoim
Centro Parte 147

Cursos de Mantenimiento de Aeronaves
Cursos Obtención Licencias
A1, A3, B1.1 y B1.3
Además, preparación exámenes por libre



Tel. 901 22 88 88
www.cefoim.net
C/Oasis, 5. Fuenlabrada (Madrid)



Adventia se adapta al Espacio Europeo de Educación Superior a través de la formación continua

La Escuela Aeronáutica de Adventia comienza su andadura dentro del Espacio Europeo de Educación Superior a través de una formación continua y específica dirigida a la plantilla de la organización, integrada por más de veinticinco profesionales avalados con una gran experiencia en el sector.

La primera de estas sesiones de formación, celebrada en la Cámara de Comercio e Industria de Salamanca, tenía como objetivo que el personal de Adventia conociera las claves sobre la adaptación de la escuela de pilotos salmantina a las normativas del sistema educativo europeo.

Una experta en coordinación de títulos universitarios explicó a los asistentes las ventajas y cambios que supondría sustituir el título propio de la USAL Especialista en Aviación Comercial por el Grado Oficial en Aviación Comercial y Operaciones Aéreas

impartido en las instalaciones de la Escuela Aeronáutica de Adventia, que pasará a ser nuevo centro adscrito de la Universidad.

Adventia (European College of Aeronautics), ubicada en el aeropuerto de Matacán, es la segunda escuela europea que impartirá formación de grado en piloto de aviación comercial y operaciones aéreas y la primera de España en impartir su programa educativo en inglés.

Asimismo, esta escuela cuenta con altos estándares de calidad a nivel europeo y mundial siendo referencia de las diversas líneas aéreas europeas. En este sentido, se pone además de manifiesto la mejora en la empleabilidad de sus alumnos que ampliarán sus salidas profesionales gracias a la concesión del Título Oficial de Grado en Aviación Comercial y Operaciones Aéreas.




CENTRO DE ENTRENAMIENTO Y SOPORTE OPERATIVO

CURSOS DE: MMPP, CRM, RVSM, MNPS, ETOPS...ETC

SOPORTE EN: PLANES DE VUELO (H24), ESTUDIO DE RUTAS, DESPACHO DE VUELOS...

FORMACIÓN DE PILOTOS A310, TRIPULACIÓN DE CABINA A310/A330 Y PERSONAL DE TIERRA

www.cineticplus.com

info@cineticplus.com - 91 1268590 Aeropuerto de Cuatro Vientos, Edificio Modular nº2, Planta Baja (Frente a la Torre de



Nuevo Dacia Lodgy

Un gran monovolumen

desde **9.900€¹**

Volumen de maletero: 2.600 dm³

Disponible 5 ó 7 plazas

Navegador GPS Integrado



Lodgy

Número de teléfono: 11222. Llamada TCE desde cualquier teléfono fijo, móvil o 112. 14.03.16

Dacia España Dacia ESP

1 AÑO² SEGURO GRATUITO | **3 AÑOS³** DE GARANTÍA ó 100.000 km

DACIA
SOLIDARIDAD Y CALIDAD

1) PVP válido en Península y Baleares desde el 01/07/16 para la configuración de Lodgy New L3 60CV y BSCV, impuestos incluidos. Representativa según normativa. Precio actualizado 1/2016. Llamada TCE desde cualquier teléfono fijo, móvil o 112. 14.03.16. 2) Seguro de todo riesgo gratuito durante el primer año con franquicia de 100€ para daños de 90 años y 300€ para daños de 30 años o menores, con la compañía Mapfre. Aplicativa a prestaciones y condiciones que aplicaron en anterior versión de la gama Lodgy desde el 31/07/13. Inversión con DCC (Dacia) mínima de 4.000€. Seguro obligatorio por RTA Seguro Social en España. 3) Garantía de 3 años o 100.000 km. A partir del segundo año, la garantía cubrirá el coste de mano de obra de los 7 conductores.

Dacia Lodgy: consumo mixto (l/100km) desde 4,2 hasta 7,1.

Emisión CO₂ (gr/km) desde 109 hasta 165.

Dacia recomienda

QUALITAUTO

CTRA. MADRID - TOLEDO, KM 9,900. TEL 91 665 35 54. GETAFE

C/ CARLOS SAINZ S/N. TEL 91 689 51 51. LEGANÉS

www.renault.es/concesion/qualitauto

El Solar Impulse completa su primer vuelo intercontinental

El primer avión solar capaz de volar sin combustible ha completado una ruta de más de 2.500 kilómetros entre Suiza y Marruecos, con parada en Madrid. Esta prueba le acerca un poco más a su objetivo final: conseguir dar la vuelta al mundo en 2014.

Después de su primer vuelo de 24 horas sin combustible en 2010 y su primer vuelo europeo en 2011, el primer avión solar ha conseguido realizar su primera ruta intercontinental de más de 2.500 kilómetros, que separan el continente africano de Suiza, desde donde partió el pasado 24 de mayo, sin un solo litro de combustible y con una obligada parada técnica en Madrid. El presidente del proyecto e iniciador del Solar Impulse, Bertrand Piccard, y su cofundador, André Borschberg, fueron los encargados de conseguir este nuevo reto de sobrevolar los cielos desde Suiza hasta Marruecos.

El viaje comenzó el 24 de mayo al despegar de territorio helvético. 17 horas más tarde el Solar Impulse llegó a Madrid, después de alcanzar su altura máxima por encima de los 8.100 metros al cruzar la cordillera pirenaica. El 5 de junio partió de madrugada desde Barajas y aterrizó en Rabat después de 19 horas de vuelo a 60 kilómetros por hora. El 13 de junio se llevó a cabo el primer intento de llegar a Uarazate pero fue fallido debido a fuertes vientos que le hicieron dar media vuelta. Finalmente, en la madrugada del 21 de junio, casi un mes después, el Solar Impulse llegó a su destino final, Uarazate, después de despegar de Rabat 17 horas y treinta minutos antes. La región marroquí fue elegida como destino final debido a que allí se iniciará, próximamente, la construcción de una gran plan-

ta termo solar, un proyecto de 700 millones de euros, que tendrá al principio una capacidad de 160 megawattios de energía fotovoltaica, y en 2015 se espera que la central alcance los 500 megawattios.

Más cerca del objetivo

Este nuevo reto realizado exclusivamente con energía solar, acerca un poco más al Solar Impulse a su objetivo de lograr dar la vuelta al mundo en 2014 volando durante el día y la noche sin combustible y sin escalas, únicamente con la energía del sol y a una velocidad que llegue a alcanzar los 100 kilómetros por hora con el viento a favor. André Borschberg se muestra entusiasmado con el aterrizaje en Marruecos como primer destino no europeo y afirma que "cumple con los objetivos que nos habíamos fijado en términos de distancia y duración de vuelo. Recorrer esta distancia gracias a la energía solar, ha sido una excelente experiencia previa a nuestro viaje alrededor del mundo, previsto para el 2014".

Este avión solar (HB-SIA) tiene 64 metros de envergadura pero sólo pesa 1.600 kilos. Es grande y ligero, está construido con fibra de carbono, vidrio y kevlar, lleva a bordo la tecnología electrónica más avanzada y tiene una velocidad punta de 70 kilómetros por hora. El aeroplano no gasta ni una gota de combustible porque es el primero del mundo que se alimenta enteramente con energía solar. Los 200 metros cuadrados de



Wikimedia



Solar Impulse

El Solar Impulse llegando a su destino final, Uarazate (Marruecos).

paneles repartidos en 12.000 células fotovoltaicas que cubren sus alas y las cuatro baterías de litio de carga le proporcionan energía suficiente para volar 24 horas de forma ininterrumpida.

El objetivo de este novedoso proyecto es demostrar el potencial de las energías renovables y las tecnologías de ahorro de energía en el transporte aéreo de pasaje-



Solar Impulse

Aterrizaje técnico en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

ros. Cuenta con el apoyo, entre otros, del grupo Solvay, Omega y Deutsche Bank como principales socios. Bayer MaterialScience y Altran son socios del proyecto oficial, la Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) es el socio científico oficial y Dassault-Aviation es el diseñador de la aeronave y consultor de producción.

En el acto también se entregó el número 99 del A-29 y los 2 últimos F-5M

Éxito del primer vuelo del Embraer A-1M

El fabricante brasileño realizó con éxito el primer vuelo del prototipo A-1M en su planta de fabricación en Gavião Peixoto, São Paulo. Según el comunicado de la compañía, el programa A-1M prevé la renovación y mejora de 43 cazas subsónicos AMX FAB, 10 de estos aviones ya están en las instalaciones y las primeras entregas están previstas para el 2013. Este vuelo inaugural tuvo lugar durante un

acto al que asistieron el Comandante de Aeronáutica y General del Aire, Juniti Saito, y oficiales de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB), en el que también se hizo entrega del nonagésimo noveno ejemplar del A-29 Super Tucano a la FAB así como de los dos últimos actualizados F-5M.

A través del programa AL-X, la FAB se convirtió en el cliente de lanzamiento del Super Tucano, en diciembre de 2003. El avión

se utiliza actualmente para la formación de pilotos avanzados y lleva a cabo importantes funciones en el Sistema de Vigilancia Amazónica (SIVAM). El A-29 Super Tucano ha sido elegido por diez clientes en África, las Américas y Asia-Pacífico.

Por su parte, el programa F-5M cubre la renovación y modernización de 46 cazas supersónicos. Cada avión se renovó con nuevos sistemas de navegación, ar-

mas, computadoras y un radar multimodal. Este equipo, así como las reparaciones estructurales, pretende aumentar la capacidad operativa de los combatientes. En diciembre de 2010, un nuevo contrato fue firmado para actualizar otros 11 aviones F-5, un trabajo que se iniciará en octubre de 2012. Las primeras entregas de este modelo están previstas para 2013.

Los aviones serán alquilados a Garuda Indonesia

Nordic Capital Aviation firma con Bombardier para 12 CRJ1000 NextGen

Bombardier Aerospace anunció que Nordic Capital Aviation ha firmado un acuerdo de compra en firme por doce aviones CRJ1000 NextGen, valorado en 595 millones de dólares. Por su parte, la compañía proveedora especializada en turbohélices, confirmó que los aviones adquiridos serán alquilados a uno de los primeros clientes que tuvo este modelo, la aerolínea Garuda Indonesia, para ser utilizados en la región de Asia-Pacífico.

Nordic Capital Aviation cuenta con una cartera de más de 160 aviones turbohélices y atiende a más de 30 clientes en 20 países. Garuda Indonesia, con base en Soekarno-Hatta International Airport, cerca de Yakarta, se estableció en enero de 1949. La aerolínea opera actualmente una flota de 92 aviones que vuelan a 31 destinos nacionales y 19 internacionales. En febrero de 2012, ya solicitó a Bombardier 6 unidades y 18 opciones de este modelo, que se suman a estas doce que recibirá próximamente. Bombardier ha registrado 1.729 pedidos en firme de aviones CRJ Series, con 1.665 entregados al 31 de marzo de 2012. A nivel mundial, estas aeronaves



Bombardier

están en servicio con más de 60 aerolíneas y más de 30 clientes, y operan en más de 50 países. Son aviones de línea regionales que Bombardier asegura que "ofrecen una operativa más económica y un mayor beneficio por asiento".

Norwegian confirma a Airbus un pedido de 100 aviones A320neo y ALC compra otros 36

La aerolínea noruega de bajo coste, Norwegian, ha confirmado al fabricante aeronáutico europeo el pedido de 100 aviones A320neo, tal y como se comprometió en el mes de enero. Estos aviones contarán con un diseño de cabina de clase única y con capacidad para unos 180 pasajeros. "Aviones a estrenar, con bajo consumo de combustible es lo que nosotros necesitamos para seguir creciendo. Desde una perspectiva ambiental, sabemos que Airbus está trabajando continuamente sobre las medidas para reducir las emisiones, por lo que un nuevo avión de ganar-ganar tanto para el medio ambiente como para nuestros pasajeros y para nosotros como compañía es lo que queremos", dijo el consejero delegado de la aerolínea, Bjørn Kjos.

Con este pedido, tal y como indica Airbus en su comunicado, Noruega se convertirá en uno de las primeras líneas aéreas de los países escandinavos en beneficiarse de las mejores capacidades del A320neo, incluyendo una reducción del 15 por ciento en el consumo de combustible y en las emisiones. Además de este cliente, Air Lease Corporation (ALC), compañía de leasing con base en Los Ángeles, también ha firmado un pedido para la adquisición de 36 aviones de la Familia A320neo, 20 de los cuales corresponden al modelo A321neo, el más grande de la Familia A320neo, y en línea con la tendencia hacia aviones de mayor tamaño en todos los segmentos del mercado, más una opción de compra para la adquisición de otros 14. Este nuevo



EADS Airbus

pedido eleva a 100 el número de aviones Airbus adquiridos por ALC (50 de la Familia A320, 36 de la Familia A320neo y 14 de la Familia A330).

La Familia A320neo, que entrará en servicio a finales de 2015, es la nueva opción de la Familia A320 que incorpora motores más eficientes y los nuevos dispositivos aerodinámicos denominados sharklets. Esta nueva versión ofrece hasta un 15 por ciento en ahorro de combustible y las emisiones de NOx del A320neo son un 50 por ciento inferiores respecto a la norma sobre NOx del la CAEP/6. Además, el nivel de ruido es significativamente menor. Más de 8.300 aviones de la Familia A320 han sido vendidos y más de 5.000 han sido entregados a más de 360 clientes y operadores en todo el mundo.

breves

El A400M demuestra su capacidad para transportar helicópteros



EADS Airbus

Airbus Military demostró con éxito la carga de un NH90 de NH Industries y un EC725 de Eurocopter en un A400M Grizzly 4 que se llevó a cabo en la base aérea de Holzdorf (Alemania) y en Toulouse (Francia). Estas pruebas han sido las primeras demostraciones de las capacidades de transporte del A400M con un avión real, requeridas para la Capacidad Operativa Inicial. Sus capacidades se seguirán experimentando en futuras pruebas.

Iberia Express inaugura tres rutas nacionales e inicia operaciones en Europa

La aerolínea ha sumado a su oferta de destinos tres rutas nacionales a Fuerteventura, La Palma y Santiago de Compostela, y ha iniciado sus primeros vuelos europeos a Dublín y Nápoles. Además de estas nuevas rutas, operadas siempre desde Madrid-Barajas, la compañía oferta doce destinos nacionales y dos europeos. El desarrollo en Europa se completará con las rutas de Mikonos, Riga y Edimburgo en julio, y Ámsterdam en septiembre.

El satélite exactEarth EV1, listo para su lanzamiento

La empresa española de servicios gubernamentales por satélite, Hisdesat, ha anunciado que exactEarth Ltd., proveedor de servicios de datos AIS por satélite, ha confirmado que el microsátélite AIS, exactView™ 1 (EV1) ha llegado ya a la localización de su lanzamiento en Baikonur (Kazajistán) y está listo para su integración en el lanzador Soyuz. El lanzamiento está previsto que tenga lugar una vez finalicen las actuales negociaciones sobre los detalles del mismo entre las autoridades rusas y kazajas. El EV1 es uno de los dos satélites de exactEarth que serán lanzados en 2012, con dos lanzamientos adicionales previstos en 2013.

El X3 de Eurocopter inicia su gira por Estados Unidos

El helicóptero híbrido (mitad helicóptero, mitad avión) de Eurocopter llegó hace unos días a Estados Unidos para iniciar una gira de un mes con la que se pretenden demostrar las "inigualables capacidades operacionales del avanzado sistema de transporte a alta velocidad destinado a operadores civiles y militares", según ha comunicado la compañía.

Aparte de las demostraciones en vuelo, a cargo del equipo de pruebas de Eurocopter, el X3 estará disponible para evaluaciones en vuelo llevadas a cabo por personal designado por los servicios militares del Ejército de EEUU y por operadores civiles.

El programa de caza polivalente supone más de 100.000 puestos de trabajo para la industria aeroespacial del continente

EUROFIGHTER TYPHOON, UN SUEÑO EUROPEO

El Eurofighter Typhoon, uno de los aviones de combate aéreo polivalentes más avanzados del mundo, realizó su primer vuelo en marzo de 1994. Desde entonces, su diseño y producción se ha convertido en uno de los principales motores en

investigación y desarrollo de la industria aeroespacial europea. Más de 400 compañías participan en este proyecto, que hasta el momento ha registrado un total de 559 pedidos, el programa militar colaborativo europeo más grande de la historia.



EADS Cassidian

A menos de un año de cumplirse una década de su entrada en servicio, en abril de 2003, el Eurofighter Typhoon, el caza polivalente construido por el consorcio Eurofighter GmbH, se encuentra en servicio en los ejércitos de seis naciones: España, Italia, Alemania, Gran Bretaña, Austria y Arabia Saudí. Según datos actualizados este mes de junio, 17 unidades de combate operan este modelo, del que ya se han producido 326 unidades.

El valor económico del programa, incluyendo los tres contratos firmados hasta la fecha en sus tres fases *-tranches-*, asciende a unos 34.000 millones de euros por 496 aeronaves. A estas cifras habría que añadir 1.700 millones más del programa austriaco, de un total de 15 Eurofighter, y los 8.000 de los 72 encargados por Arabia Saudí.

Las cifras de empleo que genera el programa se estiman en más de 100.000 puestos de trabajo directos e indirectos, repartidos en más de 400 compañías a lo largo de Europa. Concretamente EADS Cassidian cifra en 25.000 los empleos en Alemania, 20.000 en Italia, 22.000 en España y 40.000 en Reino Unido. Las cuatro compañías matrices del consorcio Eurofighter GmbH *-Alenia Aeronautica, BAE Systems, Cassidian Germany y Cassidian España-* participan en el diseño y la producción de la mayoría de componentes del Eurofighter, lo que supone unos 50.000 puestos de trabajo.

Participación española

En España, el programa Eurofighter constituye una de los motores más importantes del sector, defendido por el Gobierno como uno de sus estandartes tecnológicos. En los años ochenta, el Ministerio de Defensa lanzó este programa de investigación y lo desarrolló como el más ambicioso de la historia del país en este área,



EADS Cassidian

de la mano de la antigua Construcciones Aeronáuticas SA (CASA) y su programa de aeronaves militares de transporte, hoy integrada en EADS como EADS CASA. Compañías como ITP o CESA nacieron al calor del programa Eurofighter, iniciativa que integró a otros grandes del sector, como Indra, Tecnobit, Espelsa, Gamesa o el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA).

Respecto a la producción, Cassidian España se encarga del 13% del aeroplano, concretamente del ala derecha del caza y de superficies de bordes en ambas alas. Su planta situada en Getafe comenzó la producción en 2001.

El 99,5% del dinero invertido en el programa es facturado por compañías españolas, lo que implica que el 40% de los 10.700 millones de euros invertidos volverán al Estado en forma de impuestos, ya sean directos o indirectos.

Empresas proveedoras

El alto volumen de carga de trabajo que el programa Eurofighter destina a pequeñas y medianas empresas supone aproximadamente otros 50.000 puestos de trabajo en tareas de diseño y producción. Además, el Typhoon implica toda una serie de beneficios, como el mantenimiento de una industria aeroespacial europea de alta tecnología, independiente de la norteamericana, tradicionalmente líder global del sector. Muchas de sus competencias son transferibles a otras industrias, (como la automovilística o la electrónica), desarrollando estándares europeos que facilitan el trabajo y desarrollo futuro. Además, el



EADS Cassidian

EL MOTOR EJ200

Unas 4.000 personas están empleadas en el programa EJ200 del consorcio Eurojet Turbo GmbH, formado por las compañías Rolls-Royce (Reino Unido), Avio (Italia), ITP (España) y MTU Aero Engines (Alemania), según datos de EADS Cassidian España. Esta cifra se deriva de los 500 puestos directos existentes en Rolls-Royce, con 3.000 más en la cadena de suministros; los 600 directos e indirectos de MTU, jun-

to a 400 más de su respectiva cadena; 200 directos en ITP, más 300 de proveedores; y 350 directos en Avio. El consorcio se fundó en 1986 para coordinar y gestionar el proyecto, basado en el demostrador tecnológico XG-40 de Rolls-Royce.

Se estima que, en lo que se refiere a la industria europea de motores a propulsión, el programa Eurofighter Typhoon supone el 15% del negocio de

MTU y Rolls-Royce. ITP participa en el proyecto con un 13% del desarrollo total y un 16% en la producción.

El programa EJ 200 es líder mundial en su campo, y su tecnología está siendo utilizada para otras aeronaves, ya sean militares o civiles. Además, los conocimientos generados se aplican a campos como el de la generación de energía o los motores eléctricos, entre otros.

FICHA TÉCNICA

- **Tripulación:** 1 piloto (2 en la versión de entrenamiento)
- **Longitud:** 15,96 m.
- **Envergadura:** 10,95 m.
- **Altura:** 5,28 m.
- **Superficie alar:** 50 m².
- **Peso vacío:** 11.000 kg.
- **Peso cargado:** 15.550 kg.
- **Peso máximo al despegue:** 23.500 kg.
- **Planta motriz:** 2 turbofán Eurojet EJ200.
 - **Empuje normal:** 60,1 kN (6.123 kgf; 13.500 lbf) de empuje cada uno.
 - **Empuje con postquemador:** 89,9 kN (9.163 kgf; 20.200 lbf) de empuje cada uno.
- **Velocidad máxima operativa (Vno):** 2.450 km/h (1.522 MPH; 1.323 kt) (Mach 2).
 - **Supercrucero:** Mach 1,3 en vuelo supersónico sin postquemador.
- **Radio de acción:** (usando los 3 tanques):
 - **Ataque a tierra, lo-lo-lo:** 601 km.
 - **Ataque a tierra, hi-lo-hi:** 1.389 km.
 - **Defensa aérea con 3h de patrulla aérea de combate:** 185 km.
 - **Defensa aérea con 10 min de merodeo:** 1.389 km.
- **Alcance en ferry:** 3.706 km (2.001 nmi; 2.303 mi) usando 3 tanques de combustible externos.
- **Techo de servicio:** 19.812 m (65.000 ft).
- **Régimen de ascenso:** 315 m/s (62.007 ft/min).
- **Carga alar:** 311 kg/m².
- **Empuje/peso:**
 - **Normal:** 0,77.
 - **Con postquemador:** 1,15.
- **Límites de fuerzas G:** +9/-3.



proyecto contribuye al progreso de la industria de defensa europea.

La utilización de fibra de carbono es uno de los puntos más importantes del programa Eurofighter. El 70% de la aeronave está fabricada en este material. Esta tecnología es a su vez utilizada por la industria aérea civil, por ejemplo en los nuevos modelos de EADS Airbus. Las compañías que fabrican la fibra de carbono para el Typhoon son consideradas los centros de excelencia de cada uno de los países participantes, siendo España líder en este campo, con importantes instalaciones de investigación y producción que tienen una continuidad en su labor gracias a las carga de trabajo que supone el Eurofighter. Además, el desarrollo de esta tecnología implica que existan productos derivados que pueden ser aplicados en otra áreas, como la industria automovilística y su cadena de suministros.

Exportación y mercado potencial

La demanda estimada de Eurofighter Typhoon para los próximos veinte años está estimada en unas 800 unidades aproximadamente, siendo el mercado potencial actual de entre 250 y 300 cazas, según cálculos de EADS Cassidian España. La filial española lidera actualmente la campaña de exportación a Corea del Sur.

La fabricación de 300 unidades supondría de 5 a 6 años más de producción, con nuevos puestos de trabajo asegurados a largo plazo, lo que contribuiría además al fortalecimiento de la base industrial europea de defensa. Por ejemplo, el contrato por 72 aviones a Arabia Saudí supone 11.000 empleos durante la duración del mismo. Asimismo, los programas de exportación incluyen desde piezas de repuesto al mantenimiento y equipamiento de la aeronave o el entrenamiento de pilotos durante gran parte de la vida útil del Typhoon. El valor de estas áreas puede suponer un extra económico de hasta el 100% del valor inicial firmado.



GISA



AYUNTAMIENTO DE
GETAFE

GETAFE INICIATIVAS

AGENCIA DE DESARROLLO LOCAL

Getafe Iniciativas es la Agencia de Desarrollo Local del Ayuntamiento de Getafe que tiene como objetivo activar la economía local y generar progreso apoyando a emprendedores y empresarios



SERVICIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE EMPRESAS

Centro Municipal de Empresas
Polígono Industrial Los Angeles

- ☑ Locales para la ubicación de emprendedores y pymes
- ☑ Centro de teletrabajo
- ☑ Despachos para emprendedores
- ☑ Incubadora de Empresas
- ☑ Servicio de Sede Social
- ☑ Sala RedInt (Centro de Acceso Público a Internet)
- ☑ Salas polivalentes de formación y reuniones
- ☑ Cooperación internacional en proyectos internacionales para pymes

Centro de Calidad y Servicios Empresariales
Polígono Industrial El Lomo

- ☑ Locales para la ubicación de empresas
- ☑ Aulas de formación
- ☑ Sala de reuniones

Desarrollo de Áreas y Edificaciones Industriales
Polígono Industrial Los Olivos

- ☑ Ampliación del Polígono de los Olivos
- ☑ Parcelas para la instalación de empresas

PROMOCIÓN ECONÓMICA Y EMPRENDIMIENTO

Servicios de Apoyo Empresarial

- ☑ Información y asesoramiento a empresas
- ☑ Formación, jornadas y gerencias asistidas
- ☑ Planes de viabilidad
- ☑ Plan de Dinamización Comercial
- ☑ Ventanilla Única Empresarial
- ☑ Mesas de innovación
- ☑ Participación en proyectos
- ☑ Encuentros empresariales

**apostamos por los emprendedores,
por el futuro y el tejido empresarial
y comercial de Getafe**

desarrollo económico apostamos por ti



síguenos en facebook



OFICINAS DE GISA
GETAFE INICIATIVAS

Calle Padre Blanco, 2
28901 - Getafe

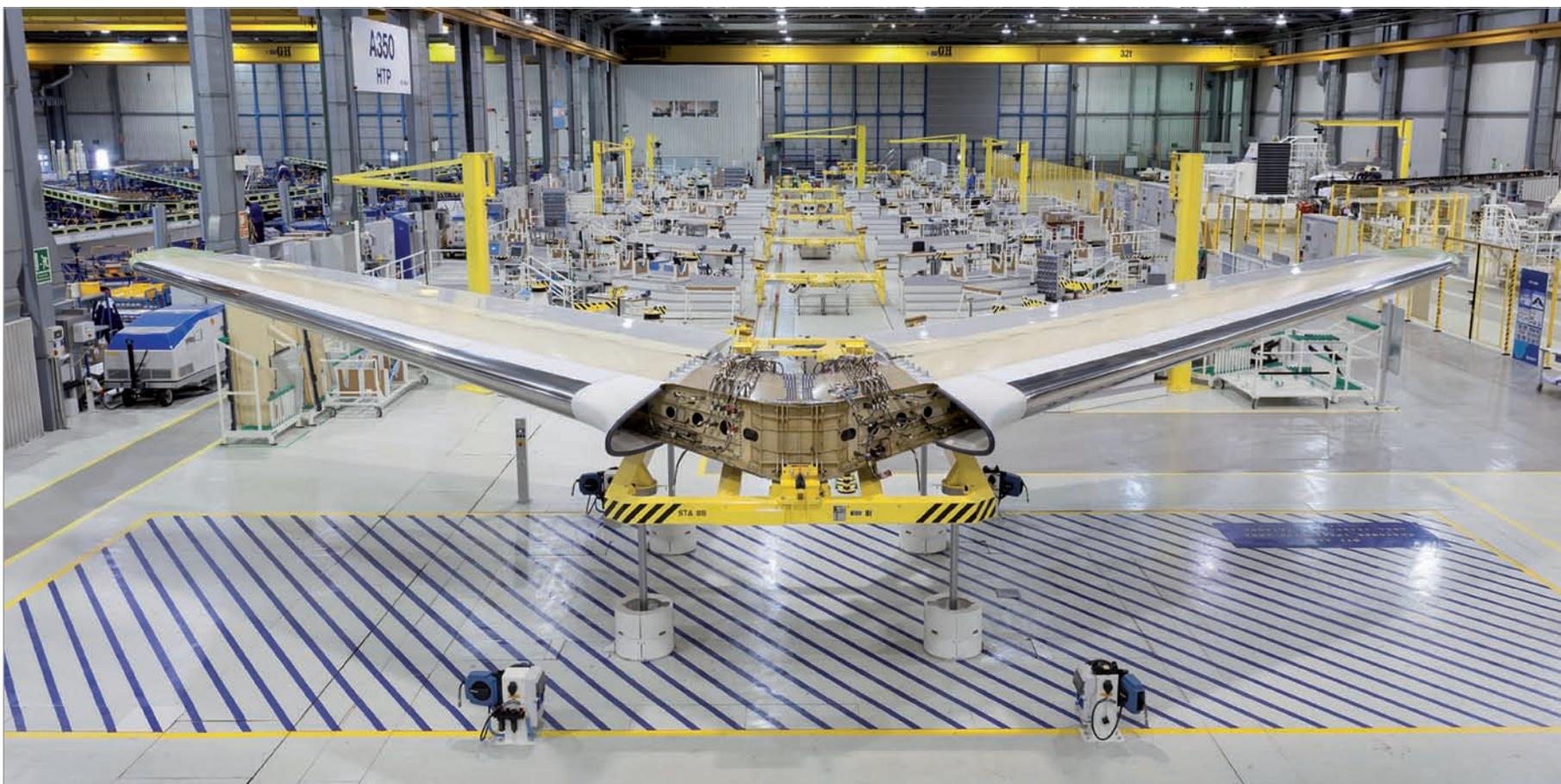
91 665 36 20

Lunes a viernes de 08:00-15:00 horas

gisa@getafeiniciativas.es

EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL DEL A350 XWB, UNA VISIÓN DE FUTURO CUMPLIDA EN GETAFE

La factoría de EADS Airbus Getafe concluyó hace unos días la fabricación del primer Estabilizador Horizontal del A350XWB. Al acto de presentación acudieron, entre otros, distinguidas autoridades de la compañía y el ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria.



EADS Airbus

El pasado 25 de junio las instalaciones de Airbus en Getafe acogieron la presentación de uno de los componentes más avanzados y vanguardistas de la industria aeronáutica: el Estabilizador Horizontal o HTP (por sus siglas en inglés, Horizontal Tail Plane). Con 82 metros cuadrados de superficie y 19 metros de longitud de punta a punta, este componente de dos toneladas de peso y fabricado en fibra de carbono es "el resultado de una gran labor de desarrollo e innovación tecnológica", tal y como apuntó en un comunicado la compañía en el que

también informó de que el HTP se entregará próximamente, completamente probado y equipado, a la línea final de ensamblaje del A350XWB en Toulouse, Francia. Más de medio millar de empleados de Airbus celebraron este éxito industrial en el acto de presentación presidido por el ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria; el presidente y CEO de EADS Airbus, Fabrice Brégier; el presidente de Airbus Military y EADS en España, Domingo Ureña; y el director de Airbus Operaciones en España, Rafael González-Ripoll.

El primero en tomar la palabra fue Rafael González-Ripoll, quien quiso dar la enhorabuena a todos los implicados en este proyecto que "supone un grado de madurez sin precedentes" y además mostró su satisfacción "por ver reflejado en este componente los esfuerzos de un equipo técnico que ha demostrado un dominio indiscutible en montajes estructurales y equipamiento de grandes componentes aeronáuticos". Seguidamente intervino Domingo Ureña, que recordó que "el A350XWB es el avión comercial más avan-

zado tecnológicamente y es una gran apuesta en I+D que ha dado sus frutos". Fabrice Brégier, en una de sus primeras apariciones como presidente y CEO de Airbus, resaltó que "este nuevo componente, que es el resultado de todos nuestros esfuerzos, servirá para mantener el liderazgo". "Gobiernos y empresas deben ir de la mano en inversiones de I+D y España no debe y no puede quedarse atrás", añadió. Finalmente, el ministro José Manuel Soria apuntó que "este acto está lleno de simbolismo e importancia para Air-

bus y para la industria española". También quiso reflejar el interés que tiene el Gobierno español en "aumentar y mejorar el peso del sector industrial en nuestra economía y para ello necesitamos un mayor desarrollo de la industria aeronáutica, por eso damos ánimo, estímulo y aliento para seguir innovando y añadiendo valor".

CON ACENTO ESPAÑOL

La fabricación de esta pieza se ha llevado a cabo por completo en las plantas de Puerto Real y Getafe, siendo en ésta última donde se realiza el montaje final y las pruebas del estabilizador antes de su envío a la FAL (línea de montaje final) de Toulouse, Francia. Domingo Ureña destacó la importante implicación española en este proyecto y afirmó que "España tiene visión de futuro en este sector tan dinámico y competitivo en el que hay que seguir avanzando para crecer". Por su parte, Fabrice Brégier resaltó que todo esto ha sido posible gracias a los conocimientos de España en fibra de carbono y además señaló que "Airbus y Airbus Military dan empleo directo en España a cerca de 8.000 personas con una facturación cercana a los 3.500 millones de euros, y más de 40.000 empleos indirectos en más de 2.500 empresas españolas".

Este proyecto ha sido la culminación de los estudios conceptuales del Estabilizador Horizontal del A350XWB iniciados en el año 2005, en cuyo diseño y fabricación, realizados completamente en España, se han empleado las tecnologías más avanzadas como el uso de una maqueta digital completamente representativa, la aplicación de materiales de fibra de carbono de alto módulo y la utilización de procesos de montaje de gran automatización.

A lo largo de estos años, entre 200 y 300 ingenieros han trabajado en este proyecto que se presentaba por primera vez en las instalaciones de Getafe. Algunos de los responsables destacaron la importante



José Manuel Soria, ministro de Industria, Energía y Turismo



Domingo Ureña (Airbus Military y EADS España)

generación de empleo que ha supuesto durante muchos años la fabricación de esta pieza que es "un avance tecnológico importante en el que se han superado los objetivos de peso, tiempo y combustible, siempre pensando en el cliente".

El objetivo de la compañía es conseguir que en un plazo de tres a cuatro años se fabriquen catorce estabilizadores de este tipo al mes.

EL A350XWB

La del A350 XWB es una nueva familia de aviones de fuselaje ancho y tamaño me-

dio que conformará la eficiencia de las operaciones de medio y largo alcance, respondiendo al reto de la volatilidad de los precios del combustible, atendiendo a las crecientes expectativas de los pasajeros y respondiendo a las mayores preocupaciones sobre el medio ambiente. Este modelo de Airbus conjuga lo último en aerodinámica, diseño y tecnologías avanzadas para aumentar un 25 por ciento la eficiencia en el consumo, en comparación con otros aviones de la misma categoría. Más del 70 por ciento de la estructura del A350XWB está fabricado con materiales

avanzados, combinando materiales compuestos (53%), titanio y aleaciones avanzadas de aluminio. El fuselaje realizado en fibra de carbono reduce el consumo de combustible y facilita el mantenimiento.

La familia A350XWB ofrece tres versiones de pasajeros, con capacidad de largo alcance, de hasta 8.500 millas náuticas / 15.580 kilómetros. En una configuración típica de tres clases, el A350-800 ofrece 270 plazas; el A350-900, 314 plazas; y el A350-1000, 350 plazas.

Actualmente, el A350XWB suma un total de 548 pedidos en firme de 34 clientes.



"Con 82m² de superficie y 19 metros de longitud, este componente fabricado en fibra de carbono, supone un éxito para EADS Airbus y para la industria española"

Reparará en exclusiva las turbinas GG8 de Pratt & Whitney para grupos electrógenos FT8 en Europa

Iberia Mantenimiento se adentra en el sector energético



Iberia Mantenimiento

Iberia Mantenimiento ha obtenido la licencia para realizar tareas de inspección y reparación de las turbinas GG8 utilizadas para la generación de electricidad. Gracias al certificado obtenido de Pratt & Whitney, la división de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia será la única empresa que podrá mantener este tipo de turbinas industriales en Europa. De esta manera, la compañía da un gran paso en

el proceso de diversificación de su actividad y se lanza a realizar actividades diferentes a las relacionadas con el sector aéreo.

Las tareas de inspección, reparación y sustitución de componentes de las turbinas GG8 se harán en el taller de Motores de Iberia Mantenimiento en Madrid a partir de finales de 2012. La licencia GG8 permitirá a Iberia exportar

sus conocimientos y experiencia en el sector aeronáutico a las empresas eléctricas.

La GG8 se deriva del motor de avión JT8D, fabricado por Pratt & Whitney y utilizado en los aviones del tipo MD80, que Iberia repara desde finales de los años 80. La turbina GG8 genera gases que, a su vez, impulsan otra turbina que produce electricidad en los grupos electrógenos FT8. Más de 500 turbinas de este tipo se han vendido en todo el mundo, 150 de ellas están instaladas en Europa.

Según José Luis Ruiz de Castañeda, director general de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia, "estamos muy satisfechos de haber firmado este acuerdo con PWPS. Queremos trasladar a los usuarios de los grupos electrógenos FT8 los amplios conocimientos y capacidades técnicas procedentes de nuestra experiencia con los motores JT8D". "Esperamos que nuestros futuros clientes de la turbina FT8 estén tan satisfechos con nuestros servicios de mantenimiento como nuestros clientes del sector aéreo", añadió.

Pratt & Whitney es una empresa líder en el sector del diseño, producción y servicios de mantenimiento de motores de avión, sistemas de propulsión espacial y turbinas industriales de gas. Con sede en Hartford (Estados Unidos), cuenta con 36.000 empleados y una cartera de más de 11.000 clientes en 195 países.

La actividad civil del Aeropuerto de Torrejón se trasladará al de Madrid-Barajas



Aena Aeropuertos

La actividad civil del Aeropuerto de Madrid-Torrejón, dedicada principalmente a aviación privada y ejecutiva, se trasladará al Aeropuerto de Madrid-Barajas antes de que llegue a su fin el presente año, según anunció la ministra de Fomento, Ana Pastor. La ministra ha situado esta medida "en el marco de la racionalización de la estructura operativa de los aeropuertos con menos tráfico aéreo" y además ha indicado que responde a "una demanda expresada desde hace tiempo por el sector de la aviación ejecutiva en el marco de una creciente

internacionalización de la actividad empresarial española", así como que contribuirá a "optimizar el uso de las instalaciones del Aeropuerto de Madrid-Barajas".

Dicha actividad se ubicará en la zona sur del Aeropuerto, concretamente en el antiguo Pabellón de Estado, con sus plataformas y edificios anexos. El traslado de la actividad civil se hará en total coordinación con el Ministerio de Defensa y en sintonía con los principales usuarios y operadores de esta industria con base en Madrid.

Altran, la empresa mejor valorada por los ingenieros según Jobandtalent

Altran, grupo dedicado a la consultoría tecnológica y la innovación, ha sido la compañía mejor valorada por los estudiantes y licenciados en ingenierías según el Ranking por Especialidad desarrollado por la plataforma social española Jobandtalent, en el que ha liderado el Top 5 de empresas en esa categoría.

Los resultados forman parte del 'Ranking de las empresas más deseadas por los jóvenes para trabajar en España', que elabora anualmente Jobandtalent a través de una encuesta de opinión realizada a 170.000 candidatos, sobre las 1.400 empresas que forman parte de la plataforma de reclutamiento social.

Asimismo, en el Sector de IT, Altran ocupa el segundo puesto del ranking, con respecto al resto de compañías del sector siendo una de las entradas más destacadas, posicionándose según la

plataforma como una de las principales empresas reclutadoras, y colocándose dentro del Top 10 general, tras conseguir el octavo puesto.

Para Alicia Sánchez, directora de Recursos Humanos de Altran en España, estos resultados "suponen la satisfacción de que el modelo de trabajo en equipo entre los gerentes y los profesionales de Recursos Humanos con el objetivo de atraer a los mejores y hacer de esta compañía un lugar atractivo en la que poder llevar a cabo su proyecto profesional va recogiendo los frutos deseados, a pesar de los tiempos inciertos que está viviendo nuestra economía. Junto a ello se crea en nosotros un compromiso de continuo avance y de exigencia de mejora permanente para cumplir las expectativas creadas tanto en el mercado laboral como en los clientes y empleados".

GETAFE

Alberto Solera se proclama vencedor

Getafe celebra el IV Open Nacional Luis Cid-Fuentes de Aeromodelismo



Alberto Solera se proclamó vencedor del IV Open Nacional de Aeromodelismo Luis Cid-Fuentes celebrado en Getafe. Solera es el actual subcampeón de España y pertenece al Club Luis Cid-Fuentes. Tras realizar los tres vuelos de rigor consiguió un total de 2.130,70 puntos imponiéndose al segundo clasificado, Jesús Ibáñez, del Club Ave Fénix, con 2.020,83 puntos y a José Luis Oterino, del Club Luis Cid-Fuentes, que con 1.977,07 puntos se clasificó en tercera posición. Alberto Solera y José Luis Oterino serán dos de los

tres componentes de la selección española que participen en el Campeonato del Mundo de la especialidad el próximo mes de agosto, en la ciudad búlgara de Pazardzhik.

El IV Open Nacional Luis Cid-Fuentes de aeromodelismo de vuelo circular en la especialidad de F2B acrobacia se desarrolló en el Polideportivo San Isidro. La prueba estuvo organizada por el Club de Aeromodelismo Luis Cid-Fuentes de Getafe en colaboración con la Delegación de Deportes.



FOTOS: Ayuntamiento de Getafe

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea reconoce a la empresa como centro de mantenimiento aeronáutico para componentes

Rodrizer obtiene el certificado EASA PART 145



La Agencia Estatal de Seguridad Aérea otorgó este pasado mes de junio a la empresa Rodrizer IAE S.L. el Certificado de Aprobación de la Organización de Mantenimiento. Esto supone que la compañía ha sido ratificada como centro de mantenimiento aeronáutico para componentes según "la Sección A del anexo II (Parte 145) del Reglamento (CE) número 2042/2003", EASA PART 145.

Fuentes de la compañía, con base en Getafe, indicaron que dicha aprobación "culmina un largo proceso de preparación, inversiones y formación específica en el campo del mantenimiento de componentes de aeronaves para el sector civil". Asimismo, este reconocimiento supone para Rodrizer "la posibilidad de abrir y explotar nuevas oportunidades de negocio en el sector civil y afrontar con optimismo el futuro más inmediato, a pesar de los difíciles momentos que nos está tocando vivir".

Ghenova Brasil participa en la XV Feria Internacional de Aeronáutica Expo Aero Brasil 2012

Ghenova Brasil estuvo presente en la XV Feria Internacional de Aeronáutica Expo Aero Brasil 2012, que se celebró del 25 al 27 de mayo en São José dos Campos, São Paulo, junto a Isotrol, empresa que recientemente firmó un acuerdo con Ghenova Ingeniería para ofrecer sus servicios en el sector aeronáutico en Brasil.

Según un comunicado de la compañía, el evento constituyó "una excelente oportunidad para presentar al público los servicios que Ghenova Brasil e Isotrol ofrecen, conocer nuevos clientes y aumentar los negocios".

Dos míticos de los años 30 coinciden en su revisión anual de la FIO

Dos aviones de la colección de la FIO (Fundación Infante de Orleans) de la época de los grandes vuelos de la aviación española en los años treinta, el Comper Swift y el British Aircraft Eagle, coincidieron en el Taller de Mantenimiento para su revisión anual.

El modelo Comper Swift fue empleado por el piloto malagueño Fernando Rein Loring en 1933 para volar desde Madrid a Manila, en trece etapas durante las que cubrió los 15.000 kilómetros del trayecto a una velocidad media de 193 km/h. El ejemplar que posee la FIO, bautizado como 'Ciudad de Manila' y construido en 1932, es uno de los dos aviones originales que quedan en el mundo en estado de vuelo.

El otro ejemplar que pasó a revisión fue el British Aircraft Eagle bautizado como 'Santander' y que en 1935 fue pilotado hasta México por el santanderino Juan Ignacio Pombo. El 20 de mayo de ese año Pombo atravesó el Océano Atlántico entre Bathurst (Gambia) y Natal (Brasil) tardando un total de 16 horas 47 minutos en recorrer los 3.160 kilómetros que separan ambas ciudades y llegando a tierra con 17 litros de combustible. De los 43 Eagle que se fabricaron entre 1934 y 1937, el de

la FIO es el único que salió de fábrica con tren de aterrizaje fijo. Fue adquirido y traído en vuelo a España en 2006 con el patrocinio del Ayuntamiento de Getafe. Además de este ejemplar, sólo queda en el mundo otro en condiciones de vuelo, en Australia.



British Aircraft Eagle 'Santander'.



Comper Swift 'Ciudad de Manila'.

SENER aumenta sus ingresos de explotación un 8,8% en 2011

El Grupo SENER, dedicado a la ingeniería y soluciones tecnológicas, ha vuelto a mejorar sus resultados en el año 2011. En total, los ingresos aumentaron un 8,8%, desde 1.066 millones de euros en 2010 hasta 1.160 millones de euros en 2011; con un resultado de explotación que se incrementó en un 27,1%, de 71,4 millones de euros en 2010 a 90,7 millones de euros en 2011; y en un EBITDA que alcanzó 145,7 millones de euros.

En cuanto al equipo profesional, éste creció en 157 personas y reflejó al cierre del ejercicio pasado una cifra final de 5.251 personas. SENER atribuye estos resultados a su estrategia '3i: Innovación + Internacionalización + Inversión', donde la innovación es el principal pilar por ser facilitador y fuente de los otros dos.

En el área de aeronáutica, es accionista mayoritario de Industria de Turbopropulsores, S.A. (ITP), líder española en turbinas de gas aeronáuticas que ha mantenido su fuerte nivel de inversiones materiales, inmateriales, financieras y en I+D, alcanzando los 78,2 millones de euros en el pasado ejercicio, según un comunicado oficial de la compañía.

GMV, seleccionada para desarrollar el proyecto DORATHEA

La multinacional tecnológica con experiencia en proyectos europeos de seguridad aérea ha sido seleccionada para desarrollar DORATHEA (Development Of a Risk Assessment methodology to Enhance security Awareness in ATM), un proyecto cofinanciado por la Comisión Europea en el marco del programa de gestión de la prevención y lucha contra el terrorismo y otros riesgos asociados a la seguridad de la gestión de tráfico aéreo.

GMV está desarrollando, en colaboración con la empresa italiana SESM, una metodología de análisis de riesgo para mejorar la seguridad en Air Traffic Management (ATM), a través de la identificación de amenazas y vulnerabilidades de los diversos agentes implicados. Con ello se pretende lograr la protección de infraestructuras críticas de gestión

TRES CANTOS

de tráfico aéreo, como por ejemplo las torres de control y los radares.

Según la compañía, esta metodología servirá de base para una implementación coherente de las medidas de seguridad impuestas por las directivas europeas y para la definición de responsabilidades de los diversos agentes.

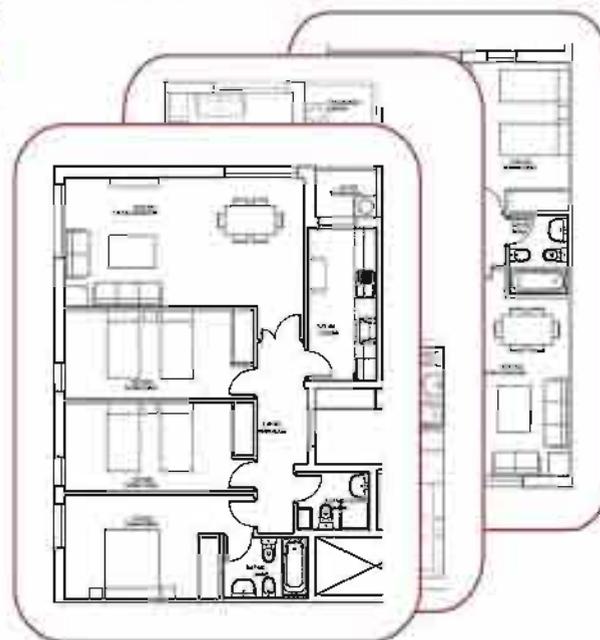
El proyecto comenzó en marzo y durará 24 meses, durante los cuales el consorcio desarrollará y aprobará la metodología a través de entrevistas y talleres con los agentes clave en el contexto de la Gestión de Tráfico Aéreo, de la industria (proveedores de sistemas y servicios de gestión de tráfico aéreo), prestadores de servicios de navegación aérea y autoridades nacionales de reglamentación.

152 VPPL



desde **113.930,65 €**
Vivienda + plaza de garaje + trastero

Viviendas en Régimen de Cooperativa en la parcela A3 de Buenavista en Getafe. Descuento especial a trabajadores



INFORMACIÓN:

☎ 91 683 85 09

www.cooperativaquinteria.es

En las jornadas participaron alrededor de 500 personas de los centros de Barajas, Cádiz, Getafe y Sevilla

Torremolinos acoge el XVI Encuentro deportivo y cultural de grupos de empresa EADS Airbus

Alrededor de medio millar de personas —entre participantes, acompañantes e invitados de los grupos de empresa de EADS Airbus de Barajas, Cádiz, Getafe y Sevilla— participaron en el XVI Encuentro deportivo y cultural de grupos de empresas, organizado en esta ocasión por el Grupo de Empresa de Barajas. Este año el evento tuvo lugar en Torremolinos, Málaga, con alojamiento en el Hotel Sol Príncipe, en la playa del Palmar. Además, en esta ocasión la comitiva contó con una delegación procedente de Francia y otra de Alemania.

Según el presidente del Grupo de Empresa de Barajas, Julián Romero Bruno, el objetivo de las jornadas consistió en “fomentar el compañerismo entre las plantillas de las factorías”, además de la amistad y la solidaridad entre los trabajadores de los distintos centros. Asimismo, como suele ser habitual, “la empresa EADS Airbus ha colaborado con el desarrollo del encuentro”, indicó Romero. El presidente hizo especial hincapié en el “éxito de participación en el XVI Encuentro deportivo y cultural de grupos de empresa EADS Airbus”.

Durante el encuentro tuvieron lugar un total de 19 actividades deportivas y culturales —entre las que se encontraban campeonatos de ajedrez, senderismo, fotografía, pintura, bicicleta de montaña, tenis de mesa, tiro al plato o vóley playa— que se desarrollaron en el Polideportivo Municipal de Torremolinos, el Hotel Sol Príncipe, la serranía de Torremolinos y el Campo de Golf Parador.



FOTOS: Grupo de Empresa EADS Airbus Barajas

Bianca Jagger, embajadora de la campaña 'Plant a Pledge', llama a los líderes del mundo a que regeneren 150 millones de hectáreas

Airbus, con la restauración de tierras degradadas

En vísperas de la Cumbre de la Tierra Río+20, celebrada del 20 al 22 de junio en Río de Janeiro, la embajadora de la campaña, Bianca Jagger, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) y Airbus lanzaron 'Plant a Pledge' (Planta un Compromiso), una campaña *online* para movilizar el apoyo público a la iniciativa de restauración más grande de la historia.

El objetivo para la restauración de 150 millones de hectáreas de tierra se conoce como el Desafío de Bonn, después de la reunión mantenida por ministros y consejeros delegados el año pasado en Alemania para hacer un llamamiento urgente a la comunidad mundial.

"Los últimos estudios de la UICN muestran que la restauración de 150 millones de hectáreas de tierras degradadas y deforestadas hacia 2020 —tan solo el 15% de la superficie estimada de bosques degradados en todo el mundo— podría generar 85 mil millones de dólares de beneficio anual a las economías nacionales y globales y reducir la brecha de las emisiones entre un 11 y 17%", señaló Stewart Maginnis, director global del Grupo de Soluciones Basadas en la Naturaleza de la UICN.

La campaña hace un llamamiento a todas las personas del mundo para “plantar un compromiso” de apoyo a través de su sitio web. La petición global se presentará en la



cumbre sobre cambio climático de la ONU en Qatar, a finales de año. Cada acción *online* es una petición a gobiernos, propietarios de la tierra y comunidades para que contribuyan mediante la restauración de la tierra a alcanzar el Desafío de Bonn en 2020.

"Mejorar la eficiencia en el consumo de combustible es un objetivo principal de nuestro negocio, y en los últimos 40 años hemos reducido las emisiones en un 70%. La

aviación es responsable del 2% de las emisiones producidas por el hombre y seguimos trabajando para mejorar la eficiencia de nuestra industria y reducir nuestras emisiones aún más, habiendo invertido más de dos mil millones de euros en investigación y desarrollo en medio ambiente en lo que va de año. La colaboración con la UICN refleja nuestro compromiso para ayudar a reducir el otro 98 por ciento", señaló Andrea Debbané, vicepresidenta de Medio Ambiente de Airbus. "La restauración del paisaje reduce las emisiones netas mediante el incremento de las reservas de carbono, y es una solución práctica y sostenible para muchos problemas que enfrenta el planeta, la gente y la economía".

Por su parte, Bianca Jagger, embajadora de la campaña, y fundadora y presidenta de la Fundación Bianca Jagger por los Derechos Humanos, declaró: "Con la campaña 'Plant a Pledge' podemos tomar medidas concretas para la restauración del paisaje en áreas deforestadas y degradadas y reparar el daño a las vidas humanas y el deterioro de los recursos naturales. La restauración de 150 millones de hectáreas de bosque antiguo de todo el mundo para el año 2020 —el objetivo Desafío Bonn—, mejorará la vida, la economía y el planeta, y ofrecerá soluciones a la inminente crisis climática.

La Agencia recibe un galardón de la asociación GEBTA

Premio a la ESA por contribuir a una movilidad más eficaz y sostenible

La Agencia Espacial Europea (ESA) ha sido premiada "por su contribución a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la industria del transporte" por la asociación GEBTA (Guild of European Business Travel Agents), integrada por 17 agencias especializadas en viajes corporativos.

El Premio GEBTA 2012 a la Innovación se otorga a la ESA "por su contribución a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la industria del transporte, a partir de su participación en la implementación de sistemas de navegación por satélite EGNOS o GALILEO, gracias a los cuales podemos disponer de una navegación comercial más eficiente, incrementar la seguridad del transporte y facilitar el ahorro de cos-

tes en los viajes", señala la asociación. El reconocimiento a la ESA se extiende a su compromiso por el desarrollo "de una industria europea innovadora, competitiva e independiente, y por extender la aplicación de las innovaciones desarrolladas en el campo de las tecnologías espaciales al ámbito civil y comercial". GEBTA premia además el impacto de los programas de la ESA "en el desarrollo de nuevos servicios y aplicaciones en el sector del transporte". Los premios GEBTA son un reconocimiento del viaje de negocio de carácter simbólico, que subraya la trascendencia de facilitar la movilidad de las empresas. El jurado está compuesto por el Consejo Directivo de GEBTA España.



ESA

Los galardones cuentan además con otras dos categorías: el Premio GEBTA 2012 a la Trayectoria, otorgado al Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX) por "el desarrollo de la internacionalización de la empresa española"; y el Premio GEBTA 2012 a la Iniciativa, otorgado a LinkedIn "por su desarrollo de nuevos formatos de diálogo y comunicación entre las empresas". La entrega de los Premios GEBTA en su XIX edición se realizó esta semana en Barcelona durante el transcurso de un acto que reunió a un centenar de asistentes, entre ellos los miembros de GEBTA Espa-

ña y representantes de las principales compañías del sector de los viajes, transporte y empresas relacionadas.

"Para la Agencia Espacial Europea es un honor recibir este premio, que nos reconoce como una organización al servicio de los ciudadanos europeos", afirmó durante la entrega de premios Javier Ventura-Traveset, responsable de la Oficina de Comunicación de ESAC y portavoz de la ESA en España. "GEBTA reconoce también, a través de este premio, el efecto multiplicativo que la inversión en espacio tiene en el desarrollo de nuevos servicios y aplicaciones".

Por tercer año consecutivo, la aerolínea aérea apoya el proyecto de la Fundación Migres para la reintroducción de este ave en Andalucía

Iberia transporta 18 crías de águila pescadora

A bordo del vuelo de Iberia IB3551 del 14 de junio, que salió de Berlín a las 13.14 horas y aterrizó en Madrid a las 16.14, viajaban unos pasajeros especiales: 18 crías de águila pescadora que continuaron su viaje con Iberia Express a Sevilla, en cuyo aeropuerto aterrizaron a las 21 horas. Las crías de esta especie, extinguida en Andalucía desde los años 60, viajaron en diez jaulas acondicionadas para el vuelo en bodegas de avión.

Por tercer año consecutivo, Iberia colabora con el proyecto de la Fundación Migres para la reintroducción de esta especie. Desde 2010 la compañía aérea ha transportado 56 crías de águila pescadora donadas por el Centro de Conservación de Aves de Brandenburgo (Alemania). Los polluelos de esta especie de ave rapaz serán trasladados a sus nuevos hogares, situados en el Paraje Natural Marismas de Odiel (Huelva) y el embalse del río Barbate en el Parque Natural de los Alcornocales (Cádiz). Desde que la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía puso en marcha este proyecto en 2003, con la participación de la Estación Biológica de Doñana (CSIC) y la Fundación Migres, se han reintroducido un total de 146 crías de águila pescadora. Alcanzada su madurez sexual, algunas de ellas ya han tenido descendencia tanto en Huelva como en Cádiz.



Wikimedia

Iberia se ha implicado en el cuidado de las especies protegidas en numerosas ocasiones. Desde 2007, la aerolínea desarrolla una campaña en defensa de las especies españolas en peligro de extinción. Ha bautizado 15 de sus aviones con nombres como lince ibérico, oso pardo o águila imperial ibérica, entre otros. El objetivo de esta campaña es dar a conocer en todos los destinos a los que vuela Iberia la riqueza de la biodiversidad española, al igual que concienciar sobre la necesidad de protegerla y preservarla. La Fundación Migres es una organización sin ánimo de lucro, creada en 2004 con el objetivo de profundizar desde el punto de vista científico, así como divulgativo, en el fenómeno migratorio de las aves y el cambio climático.

La campaña tiene lugar con motivo del 20 aniversario del parque temático

Air Europa y Disneyland París presentan cinco aviones tematizados



Air Europa

Disneyland París celebra este año su 20 aniversario. Con motivo de la ocasión, La compañía Air Europa ha tematizado cinco aviones de su flota con imágenes de las princesas Disney y Mickey Mouse.

A la presentación de los aviones, que tuvo lugar el 22 de junio en el aeropuerto de Madrid-Barajas, acudió José María Hoyos, subdirector general de Air Europa, y Javier Moreno, director general de Disneyland París para España y Portugal. El evento también contó con una madrina de excepción, la actriz Paz Vega, imagen de la compañía aérea.

La jornada se celebró en la Terminal 3, especialmente decorada para la ocasión, donde los más pequeños pudieron conocer a las Princesas Rapunzel, Bella, Cenicienta y Ariel, que asistieron al acontecimiento y se fotografiaron con los asistentes. Tampoco faltaron Mickey y Minnie, que estuvieron a pie de pista junto a los aviones vestidos con sus trajes de celebración.

Ésta no es la primera vez que la compañía aérea del grupo Globalia se convierte en el transportista por excelencia de Disneyland París. En esta ocasión son cinco los aviones que lucen en su fuselaje imágenes de los personajes más entrañables de Disney, tres Boeing 737-800 y dos Embraer 195.

A300, el comienz

Corrían los años 60 y hasta entonces el único proyecto conjunto europeo de aviación comercial había sido el Concorde. Mientras el avión franco-británico supersónico realizaba sus primeros vuelos en 1965, en el corazón de Europa se gestaba poco a poco la idea del desarrollo de un avión comercial de unas 300 plazas de medio alcance.

En septiembre de 1967 los gobiernos de Alemania, Francia y Reino Unido firmaban un memorando de entendimiento para la creación de la aeronave, sentando las bases de lo que posteriormente sería Airbus Industrie, más tarde Airbus SAS, compañía inscrita actualmente en el grupo EADS, el mayor fabricante de aviones del mundo.

Los comienzos no fueron fáciles. Dos años más tarde, en 1969, el gobierno británico retiraba su apoyo al programa, lo que hacía imposible su continuidad, ya que Hawker Siddeley, empresa inglesa seleccionada como contratista para el desarrollo del ala, no podía continuar sin el apoyo financiero de su gobierno. Finalmente la ayuda económica llegó desde Alemania y el consorcio fue creado formalmente en 1970 con las empresas Aerospaiale (Francia) y Deutsche Aerospace, a las que se sumaría la española Construcciones Aeronáuticas S.A. en 1971 y British Aerospace en 1979.

Para la creación del A300, Airbus prestó atención a las necesidades de las compañías, cubriendo el hueco existente en el mercado para un avión de corto a medio alcance, con la rentabilidad de un bimotor pero con capacidad de llevar de 250 a 300 pasajeros. Además, el consorcio integró en el modelo numerosas novedades técnicas, lo que hacían de la aeronave un avión técnicamente muy avanzado para la época. Entre estas características se encontraba el uso intensivo de materiales compuestos, instrumentos de navegación electrónicos, un fuselaje circular de 5,85 metros de ancho (que permitía ocho pasajeros por fila), estructuras de fibra metálica, piloto automático avanzado, uso de Wingtip para mejorar la aerodinámica o un alto grado de automatización, entre otras.

El primer vuelo tuvo lugar el 18 de octubre de 1972 y entró en servicio en mayo de 1974. En un principio el A300 no obtuvo muchos compradores debido a diferentes factores, como la obligación a la que estaban sujetas algunas aerolíneas de comprar productos nacionales o la Crisis del Petróleo de 1973. Sin embargo, a partir de 1977 el modelo comenzó a recibir pedidos en mayor número, llegando a fabricarse un total de 843 ejemplares. Además, Airbus usó el modelo como base para el desarrollo de otras aeronaves, como el A310, con el fuselaje más corto; el A330; o el Airbus Beluga, un modelo de carga especializado en voluminosos. La última versión del A300 fue el A300-600, que entró en servicio en 1988 y poseía turbinas más potentes. La producción de esta última se paró en julio de 2007.



Dean Morley



Hideyuki Kamon



Wikimedia



Hideyuki Kamon



EADS Airbus



Dean Morley

o de un GIGANTE



Hideyuki Kamon



EADS Airbus



Wikimedia



Wikimedia



Comtri



Wikimedia



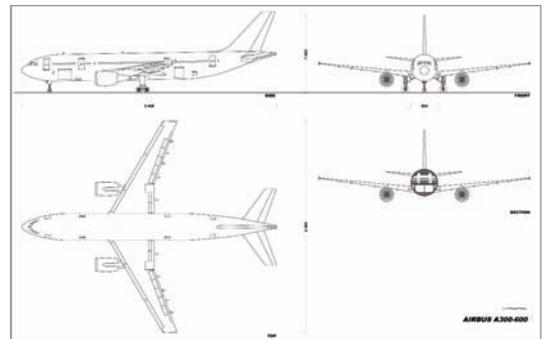
EADS Airbus



Wikimedia

FICHA

PASAJEROS (2 CLASES):	266
LONGITUD:	54,08 m.
ENVERGADURA:	44,86 m.
ÁREA O SUPERFICIE ALAR:	260 m ² .
ALTURA:	16,62 m.
ANCHO DE CABINA INTERNO:	5,28 m.
DIÁMETRO DE FUSELAJE:	5,64 m.
PESO VACÍO:	90.060 kg.
PESO MÁXIMO AL DESPEGUE:	165.000 kg.
CARRERA DE DESPEGUE:	N/D
VELOCIDAD DE CRUCERO:	MACH 0,78
VELOCIDAD MÁXIMA:	MACH 0,86
ALCANCE (CON CARGA MÁXIMA):	6.670 km. o 3.600 mn
CAPACIDAD MÁXIMA DE COMBUSTIBLE:	62.900 litros
MOTORES:	General Electric CF6-50C2 o JT9D-59A
TRIPULACIÓN EN LA CABINA (DEL PILOTO):	3



Tal y como dice el refrán, **“una imagen vale más que mil palabras”**. Por eso estaremos encantados de recibir más instantáneas que nos ayuden a hacer memoria de cómo esta industria era tiempo atrás. Pueden enviar sus fotografías a la redacción a través de la siguiente dirección de correo electrónico: redaccion@periodicoaire.com.

JULIO**FARNBOROUGH INTERNATIONAL**

Fecha: del 9 al 15 de julio.
Lugar: Farnborough, Reino Unido.
Web: www.farnborough.com/airshow-2012

COSPAR 2012 MYSORE

Fecha: del 14 al 22 de julio.
Lugar: Mysore, India.
Web: www.cospar2012india.org

AGOSTO**AIR MAGDEBURG 2012**

Fecha: del 31 de agosto al 2 de septiembre
Lugar: Magdeburgo, Alemania.
Web: www.air-magdeburg.de

SEPTIEMBRE**ILA BERLIN AIR SHOW 2012**

Fecha: del 11 al 16 de septiembre.
Lugar: Berlín, Alemania.
Web: www.ila-berlin.de

WORLD BIOFUELS MARKETS

Fecha: 18 y 19 de septiembre.
Lugar: Sao Paulo, Brasil.
Web: www.greenpowerconferences.com

INTER AIRPORT CHINA

Fecha: del 18 al 20 de septiembre.
Lugar: Pekín, China.
Web: www.interairportchina.com

AIRPORTSITE ROMA

Fecha: del 19 al 21 de septiembre.
Lugar: Roma, Italia.
Web: www.airportsite.it

AFRICA AEROSPACE & DEFENCE (AAD)

Fecha: del 19 al 23 de septiembre.
Lugar: Pretoria, Sudáfrica.
Web: www.aadexpo.co.za

AEROSPACE MEETINGS TUNISIA

Fecha: del 24 al 26 de septiembre.
Lugar: Gammarth, Túnez.
Web: www.bciaerospace.com/tunis

AIRCRAFT INTERIORS EXPO AMERICAS

Fecha: del 25 al 27 de septiembre.
Lugar: Seattle, Washington, EE.UU.
Web: www.aircraftinteriorexpo-us.com

AVIONICHINA

Fecha: del 26 al 28 de septiembre.
Lugar: Xian, China.
Web: www.gracefair.com

CHINA INTERNATIONAL AIRCRAFT & INTERIORS DESIGN EXPO XIAN

Fecha: del 26 al 28 de septiembre.
Lugar: Xian, China.
Web: www.gracefair.com

OCTUBRE**AEROSPACE MEETINGS GUADALAJARA**

Fecha: del 1 al 3 de octubre.
Lugar: Gualajara, México.
Web: www.bciaerospace.com/mexico

INTERNATIONAL AIR CARGO FORUM

Fecha: del 2 al 4 de octubre.
Lugar: Atlante, Estados Unidos.
Web: www.tiaca.org

MRO EUROPE AMSTERDAM

Fecha: del 9 al 11 de octubre.
Lugar: Amsterdam, Países Bajos.
Web: www.aviationweek.com/conferences

JAPAN AEROSPACE EXHIBITION 2012

Fecha: del 9 al 14 de octubre.
Lugar: Nagoya, Japón.
Web: www.japanaerospace.jp

EURONAVAL 2012

Fecha: del 22 al 26 de octubre.
Lugar: París, Francia.
Web: www.euronaval.fr

NBAA ORLANDO 2012

Fecha: del 30 de octubre al 1 de noviembre.
Lugar: Orlando, Estados Unidos.
Web: www.nbaa.org/events/amc/2012/

NOVIEMBRE**DUBAI ELISHOW 2012**

Fecha: del 6 al 8 de noviembre.
Lugar: Dubai, Emiratos Árabes Unidos.
Web: www.dubaihelishow.com

AIRTEC

Fecha: del 6 al 8 de noviembre.
Lugar: Frankfurt, Alemania.
Web: www.airtec.aero

AGENDA

INDO DEFENCE

Fecha: del 7 al 10 de noviembre.
Lugar: Jakarta, Indonesia.
Web: www.indodefence.com

IDEAS PAKISTAN

Fecha: del 7 al 12 de noviembre.
Lugar: Karachi, Pakistán.
Web: www.ideaspakistan.gov.pk

AIRSHOW CHINA

Fecha: del 13 al 18 de noviembre.
Lugar: Zhuhai, China.
Web: www.airshow.com.cn

AEROCON MONTREAL

Fecha: 14 y 15 de noviembre.
Lugar: Montreal, Canadá
Web: www.aeroconshows.com

AIRPORT EXCHANGE

Fecha: del 26 al 28 de noviembre.
Lugar: Ámsterdam, Países Bajos.
Web: www.airport-exchange.com

DICIEMBRE**AEROMART TOULOUSE**

Fecha: del 4 al 6 de diciembre.
Lugar: Toulouse, Francia.
Web: www.aeromart.tm.fr



Gestionamos su publicidad



¡Bienvenido a **Tourline Cargo!**

La división de paquetería industrial del **Grupo Tourline Express**

- **Peso ilimitado.**
- **Calidad, a precios muy competitivos.**
- **Plazo de entrega en 48 horas.**
- **Segunda entrega incluida en el precio.**
- **Cobertura en España y Portugal a través de red propia.**
- **Con el know how y las garantías del gran operador courier Tourline Express.**

Ahora, con Tourline Cargo!, entre tú y nosotros **no habrá más limitaciones.**

902 34 33 22 tourlinecargo.com info@tourlinecargo.com

Club LINE
EXPRESS

www.clublineexpress.com

TOURLINE
EXPRESS

Como si lo llevaras tú mismo

DELEGACION DE GETAFE - TLF. 902.111.585



PRODUCTO ECOLÓGICO DE ORIGEN VEGETAL

- **ELIMINA EMISIONES CONTAMINANTES.**
- **MEJORA EL RENDIMIENTO DE TODO TIPO DE MOTORES: DE GASOLINA, GASÓLEOS, FUEL Y BIODIESEL. CALDERAS DE CALEFACCIÓN, HORNOS Y MAQUINARIA INDUSTRIAL, ETC... Y AHORRA HASTA UN 5 % DE CONSUMO DE COMBUSTIBLES.**
- **SOLICITA MÁS INFORMACIÓN EN:**
- **info@intermediagestion.es**

info@intermediagestion.es · 902 550 132 / 91 684 57 45



DESARROLLANDO EL FUTURO



COMPANIA ESPAÑOLA DE SISTEMAS AERONAUTICOS S.A.

Paseo de John Lennon, nº 4
28900 Getafe - Spain
www.cesa.aero
contactcesa@cesa.aero

En CESA nuestro presente es el futuro de nuestros clientes. Así nos hemos convertido en una compañía líder en el desarrollo y producción de sistemas fluido-mecánicos, basándonos en una intensa labor de Investigación y Desarrollo que nos permite proponer las soluciones óptimas a cada nuevo reto planteado en el desarrollo de un equipo.

Día tras día en CESA reforzamos el compromiso con nuestros clientes.