



EMBARCAMOS CON...

Rafael González-Ripoll, director de Airbus Operaciones en España



El director de la división comercial de Airbus en España explica cómo la participación española en los programas de la compañía ha ido en aumento gracias a la especialización en fibra de carbono. [página 06](#)

Luis Santiago, director general de AKKA Aeroconseil



Luis Santiago llega a AKKA Aeroconseil, grupo que surge de la integración de AKKA Spain y Aeroconseil Ibérica, con la misión de consolidar la presencia de la compañía en España. [página 10](#)

EMPRENDEMOS VUELO

Los gobiernos europeos invierten en la ESA

Los ministros de una vintena de países, miembros de la Agencia Espacial Europea (ESA) y Canadá, han asignado 10.000 millones de euros para las actividades espaciales de la Agencia y sus futuros programas. [página 18](#)

FUERA DE PISTA

EADS celebra la 'Ability Week'

La compañía celebró su semana dedicada a la integración laboral y a la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, en colaboración con la Fundación Adecco. [página 20](#)



IMDEA MATERIALES INAUGURA SEDE EN TECNOGETAFE

El Instituto Madrileño de Estudios Avanzados (IMDEA) en Materiales inauguró sus nuevas instalaciones de 9.000 metros cuadrados en el Parque Científico y Tecnológico TecnoGetafe, el pasado 20 de noviembre.

Entre otros programas, los investigadores de este instituto participan en un proyecto de Airbus cuyo objetivo es

diseñar y fabricar componentes del nuevo avión en el que se está trabajando, el A30X, para reemplazar a los A320 en las rutas de corta y media distancia.

El presidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, junto al alcalde de Getafe, Juan Soler, fue el encargado de presidir el acto de inauguración. [página 16](#)



Así recibe 'AIRE' la industria aeronáutica

Más de un centenar de empresas e instituciones reciben mensualmente el periódico 'AIRE'. Un total de 10.000 ejemplares se distribuyen entre compañías, instituciones públicas, aeropuertos, universidades, escuelas de formación y asociaciones ubicadas en zonas estratégicas del sector como Barajas, Getafe, Cuatro Vientos, Tres Cantos e Illescas, entre otras. [página 12](#)

A FONDO



canalcom

AKKA Technologies es un grupo europeo dedicado a la ingeniería que cuenta con más de 10.000 profesionales. Nuestra misión es acompañar a nuestros clientes en cada paso del ciclo de vida de sus productos, en actividades de ingeniería/tecnología, desde el diseño hasta la producción.

A nivel europeo somos el primer suministrador de servicios de ingeniería para EADS (E2S TIER1 SUPPLIER). Akka Technologies está presente en distintos países tales como: Alemania, Norte América, Bélgica, Bulgaria, Canadá, China, UAE, España, Francia, Hungría, Italia, India, Luxemburgo, Marruecos, Países Bajos, Polonia, República Checa, Rumanía, UK, Suiza, Túnez...

En España contamos con 2 centros, Madrid y Barcelona, con un nivel de experiencia técnica que permite cubrir proyectos en distintos sectores tecnológicos: aeronáutico, ferroviario, automoción, defensa, espacio...

OFERTAS DE EMPLEO

INGENIERO CUSTOMER SERVICES

- Supportability
- Mantenibilidad, Planificación del mantenimiento
- Service Bulletins preparación y redacción
- Soporte de ingeniería

Perfil requerido:

- Estudios de Ingeniería.
- Dominio del inglés.
- Al menos 2 años de experiencia en el sector aeronáutico
- Conocimientos de los programas de Airbus Military (MRTT, A400M, L&M A/Cs)
- Experiencia en reparaciones estructurales o conocimientos de los sistemas de aviónica, electricidad, combustible, tren de aterrizaje, planta de potencia, neumática...
- Experiencia In-service

INGENIERO FLIGHT PHYSICS

- Diseño aerodinámico,
- Calidades de vuelo
- Performances

Perfil requerido:

- Ingeniero Aeronáutico.
- Al menos 5 años de experiencia profesional previa en ingeniería de física de vuelo, especialmente en uno o varios de los siguientes campos:
- Computational Fluid Dynamics CFD y métodos de elementos finitos,
- Diseño aerodinámico y optimización,
- Generación y análisis de datos aerodinámicos
- Diseño de leyes de mando de vuelo
- Definición y validación de modelos de simulación aerodinámica
- Conocimiento en Fluent, Ansys, Flow, TAU, CFD++
- Conocimientos en programas de Airbus Military (MRTT, A400M y L & M A / Cs)
- Inglés imprescindible. Francés valorable.

INGENIERO AIRCRAFT GENERAL SYSTEMS

- Aviónica
- Mando de vuelo
- ECS
- Hidráulica
- Combustible
- Fire protection
- Electricidad

Perfil requerido:

- Estudios de ingeniería.
- Al menos 2 años de experiencia profesional en ingeniería aeronáutica.
- Conocimientos en programas de Airbus Military (MRTT, A400M y L & M A / Cs)
- Sistemas de Aeronaves, experiencia en aviónica, electricidad, combustible, tren de aterrizaje, planta de potencia, neumática, etc
- Dominio del Inglés.

INGENIERO FLIGHT TEST

- Análisis de datos
- Desarrollo de SW de análisis
- Ensayos en vuelo
- Desarrollo e Integración de FTI

Perfil requerido:

- Estudios de Ingeniería.
- Al menos 2 años de experiencia profesional en ingeniería aeronáutica.
- Conocimientos en programas de Airbus Military (MRTT, A400M y L & M A / Cs)
- Sistemas de Aeronaves experiencia en aviónica, electricidad, combustible, tren de aterrizaje, planta de potencia, neumática, etc
- Dominio del Inglés.

sumario

4 **plan de vuelo**

embarcamos con...

6

8 **formación y empleo**

a fondo 12

16 **escala en...**

emprendemos **vuelo** 18

20 **FUERA DE PISTA**

AGENDA 22

La importancia de la región Asia-Pacífico

En el mes de noviembre tuvo lugar la IX Feria de Aviación de Zhuhai, Airshow China 2012, donde se cerró la venta de 202 aviones y acuerdos por valor de 9.200 millones de euros. Es un ejemplo más de la importancia que tiene la región Asia-Pacífico para el futuro del sector aeronáutico. Según previsiones de la Corporación de Aviones Comerciales de China (COMAC), la demanda nacional de aviones en el país asiático se estima en 4.960 unidades y 563.000 millones de dólares hasta el año 2031. Necesitará, además, 72.000 pilotos y 110.000 técnicos de aviones en el mismo período de tiempo.

Otro gigante económico en la región, India, necesitará alrededor de un millar de aviones nuevos —1.020 de pasajeros y 23 de carga— valorados en 145.000 millones de dólares hasta 2030 para satisfacer su propia demanda. Según previsiones de EADS, de los 28.200 aviones de pasajeros y carga (de más de 100 plazas) que necesitará el conjunto del planeta hasta 2031, el 35% será adquirido por los compradores de la región, entre los que China será el mayor mercado. Por todo ello, es esencial que las empresas españolas se posicionen en la región.

editorial

en cabina

Competir y crecer en un mercado global de forma sostenible

CESA compete en ciertos nichos del mercado global de sistemas aeronáuticos mediante diferenciación tecnológica. Esto nos ha exigido una inversión continua en I+D+i que ha sido del 15% de las ventas, año a año durante los últimos 15 años, lo que ha permitido el desarrollo de diversas líneas de productos con tecnología propia que están volando en gran número de aeronaves diferentes en un alto número de clientes. Es de resaltar que para CESA esto supone una garantía de supervivencia por ser contratos con horizontes de 20/30 años de producción continuada y otros 20 a 30 años posteriores de suministro de repuestos, así como de trabajos de mantenimiento y reparación. CESA ha duplicado sus ventas anuales en los últimos 5 años y piensa duplicar de nuevo sus ventas en los próximos 5. Aunque esta cifra de I+D+i es substancial, la amenaza de un cambio tecnológico radical en los próximos 20 años con obsolescencia de los sistemas fluidomecánicos convencionales hace necesario el desarrollar las tecnologías sustitutivas (electromecánicas) que se utilizarán en el futuro, para garantizar el crecimiento continuado o por lo menos la subsistencia a largo plazo. Analizando a nuestros competidores directos que tienen presencia en los países líderes de la industria aeronáutica europea, vemos que hay una diferencia notable con España ya que tanto en Alemania como Francia, Reino Unido y otros, hay programas Nacionales de desarrollo tecnológico promovidos y soportados por sus Gobiernos, y que permiten a estas industrias desarrollar las nuevas tecnologías emergentes que tardarán 15 a 20 años en madurar antes de poder ser incorporadas a los nuevos proyectos de aeronaves.

Para poder competir en condiciones de igualdad sería necesario que la Administración Española desarrollase esquemas de apoyo a la I+D+i similares a los existentes en los países líderes del sector aeronáutico. En caso contrario, a medio/largo plazo, compañías españolas que actualmente están compitiendo con éxito y abriendo nuevos mercados podrían quedar fuera de la competición en el nuevo escenario de cambios radicales que se adivinan en el sector.

“Hay que desarrollar esquemas de apoyo a la I+D+i similares a los existentes en los países líderes”



Eduardo Chamorro,
Director Técnico
y Comercial de CESA



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 - 1ª dcha - 28901 Getafe (Madrid)
 916019421
 publicidad@periodicoaire.com
 redaccion@periodicoaire.com
 www.periodicoaire.com

staff

.com

AIRE lanza su nuevo sitio web www.periodicoaire.com. En él se podrán consultar las noticias más destacadas y descargar todas las ediciones anteriores.

Los primeros vuelos de prueba en China están previstos para el 2013

EADS, Airbus y ENN impulsan combustibles a partir de algas

EADS Innovation Works, Airbus y el grupo energético chino ENN han firmado un Memorando de Entendimiento con el que pretenden explorar soluciones innovadoras para los combustibles alternativos de aviación basados en aceite de algas.

El alcance de la colaboración –desarrollado en dos etapas– incluye la calificación técnica de estos combustibles y la promoción de su uso para la aviación en China, uno de los mercados aeronáuticos que más rápido está creciendo en el mundo. En la primera fase, los socios están colaborando en la evaluación de la madurez de la tecnología de aceite de algas, de las pruebas y análisis de aceite y en el desarrollo de herramientas para evaluar el impacto ambiental, económico y social de esta tecnología. EADS Innovation Works apoya esta iniciativa basada en su experiencia en los combustibles de nueva generación. Al mismo tiempo, ENN ya ha desarrollado una planta de producción de aceite de algas que puede producir más de 10 toneladas en un año. En la segunda fase, el objetivo será planificar los vuelos de prueba en China en el 2013.



En 2010, EADS logró los primeros vuelos con biocombustible de algas usando el DA42.

"Las microalgas son consideradas como una de las vías más prometedoras para la producción de biocombustibles para la aviación", dijo Jean Botti, director técnico de EADS, durante su asistencia a la China International Air Show en Zhuhai, feria en la que se firmó el acuerdo. "Ya hemos demostrado que es técnicamente posible volar con aceite de algas. Ahora tenemos que demostrar que la

producción industrial de biocombustibles basada en algas es ecológica y económicamente viable", añadió.

Un recurso sostenible

Las microalgas se reproducen rápidamente y crean al menos 30 veces más sustancia orgánica por área de cultivo que, por ejemplo, la semilla de colza. Su cultivo no compite con la producción de alimentos. Las algas pueden ser cultivadas en tierras de mala calidad no potable o con agua salada y su principal ventaja es que están consumiendo grandes cantidades de CO².

Zhongxue Gan, director de tecnología del grupo ENN dijo que "esta aplicación de la biotecnología de algas para producir energía limpia a partir de residuos industriales, incluido el CO² y aguas residuales, es parte de nuestro programa de reciclaje de carbono", y aseguró que están trabajando para que este combustible basado en algas pueda ser entregado y utilizado para reducir las emisiones de carbono, porque "la sostenibilidad es fundamental para nuestro medio ambiente y la comunidad global".

Airshow China cierra 30 acuerdos por valor de 9.200 millones de euros

La Feria de Aviación de Zhuhai (China), celebrada entre los días 13 y 18 de noviembre de 2012, acogió a más de 338.000 visitantes, participaron 650 expositores de 39 países y consiguió 30 acuerdos por valor de 11.800 millones de dólares (9.200 millones de euros), según comunicó el People's Daily Online, la prensa oficial china.

Un total de 113 aviones fueron exhibidos en la feria y 39 de ellos tomaron parte en una actuación de vuelo, según la organización. Durante la exhibición se adelantó que en las próximas dos décadas las aerolíneas chinas necesitarán más de 4.200 aviones de pasajeros. Además, la Corporación de la Industria de la Aviación de China (AVIC) anunció el inicio de un programa para la investigación y el desarrollo de motores que le permita a este país avanzar a los niveles internacionales. Esta entidad, la mayor empresa propiedad estatal de China, destinará a la investigación 1.580 millones de dólares, un cantidad justificada por el interés tanto de compañías estatales como privadas de participar en la industria de motores de aviación, según fuentes oficiales.

La próxima edición se celebrará desde el próximo 11 de noviembre hasta el 16 de noviembre de 2014 en la misma ciudad, Zhuhai, ciudad china que se ha convertido en el principal referente del transporte aéreo del país, además de una de las mayores de Asia.

Recuerda que Europa permite la recuperación de costes operativos de los aeropuertos vía tarifas aeroportuarias

Aena da más datos del procedimiento sobre la subida de las tarifas aeroportuarias



En relación con la apertura de un procedimiento informativo por la Comisión Europea para analizar la subida de las tarifas aeroportuarias en España en 2012, Aena matiza en un comunicado que Europa permite la recuperación de costes operativos de los aeropuertos mediante dichas tarifas. Aena señala que se ha aplicado correctamente la Directiva 1009/12/CE en relación a las consultas con las compañías aéreas para la actualización de las tarifas en 2012. Así, para la actualización de éstas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2012, el Legislador tuvo en cuenta lo avanzado del ejercicio en curso y la imposibilidad de desarrollar dicho proceso en el plazo establecido con carácter general, que supone que las propuestas deben remitirse al Ministerio de Economía y Hacienda en junio. De lo contrario, se hubiera requerido un período de consultas que se habría iniciado, si-

guiendo el carácter general, en enero de 2001, fecha anterior a la propia Ley que establecía tal obligación. Por ello, en la disposición que regula las tarifas aeroportuarias en España, se previó que en el ejercicio 2012 la cuantía de las tarifas aeroportuarias se determinara conforme al proceso habitual de elaboración de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, con la garantía de absoluta transparencia y objetividad que ello supone, y, por tanto, sin consultas previas, según el comunicado oficial.

Procedimiento normal

En este sentido, el secretario de Estado de la Unión Europea, Íñigo Méndez de Vigo, ha subrayado que la Comisión Europea no ha expedientado a Aena sino que lo que ha hecho es abrir un procedimiento informativo dentro de su normal funcionamiento y que ahora corresponde al Gobierno y a Aena informar a la Comisión Europea. También aseguran que España, con la subida de tarifas aeroportuarias, no recupera todos sus costes operativos (de funcionamiento y de inversión en los aeropuertos), habiéndose realizado 18.500 millones de inversiones en los últimos diez años. A pesar de la subida de tarifas, Aena afirma que la cuantía de éstas se encuentra muy por debajo de las que están en vigor en los aeropuertos europeos equiparables. Además, anuncian que para la actualización de las tarifas del ejercicio 2013 Aena Aeropuertos ya ha desarrollado las consultas necesarias en el período previsto en la Directiva y en la citada Ley.

Los sistemas radar de Indra controlarán el 70% del espacio aéreo de Indonesia

Indra se responsabilizará de la implantación en Indonesia de cuatro nuevos sistemas radar de última generación. Con este contrato, las estaciones desplegadas por la compañía son diez y pasan a controlar aproximadamente un 70% del espacio aéreo del archipiélago.

Las nuevas estaciones se situarán en Natuna, Tanjung Pinang, Sorong y Pontianak y contarán con radares secundarios modo S de Indra. Esta tecnología es la más avanzada en detección e identificación de aeronaves y responde a los estándares más elevados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y Eurocontrol, entre otros.

Estos sistemas se sumarán a los que Indra ya puso en marcha en Sentani, Bali, Medan, Curug, Tarakan y Timika. La modernización de la red de vigilancia mejorará sensiblemente la seguridad de las operaciones aéreas y la capacidad para gestionar un mayor volumen de vuelos.

Asimismo, para que los técnicos que emplean los sistemas de vigilancia se familiaricen con esta tecnología, se está utilizando el sistema radar implantado por Indra en Curug para formarles.

Seguridad en el control aéreo

Por otro lado, Indra está dotando el centro de control de Medan –actualmente en construcción y que gestionará el tráfico de Sumatra– y el centro de Berau con su sistema de gestión automatizada de tráfico aéreo. Estos dos centros se suman al de Sentani, que ya ordena el tráfico de Papua con esta solución.

El sistema de gestión automatizada del tráfico aéreo de Indra descarga al controlador de ciertas tareas repetitivas permitiéndole gestionar un mayor número de vuelos. El sistema genera alertas en caso de conflictos entre rutas y presenta alternativas al controlador. Estas funcionalidades elevan la seguridad y eficiencia de la gestión del tráfico.

Indra viene trabajando como proveedor de sistemas de gestión de tráfico aéreo en Indonesia desde 2007. La geografía del país, formada por miles de islas, su atractivo turístico y fuerte crecimiento económico ha impulsado un rápido crecimiento del tráfico aéreo en los últimos años. Por ello, se han puesto en marcha planes para modernizar las infraestructuras de gestión del tráfico aéreo.

nombramientos



Thales Alenia Space

NATHALIE SMIRNOV
Vicepresidenta Ejecutiva de Telecomunicaciones de Thales Alenia Space

Desde 2007 ha sido vicepresidenta senior de sistemas de telecomunicaciones y cargas útiles de Thales Alenia Space. En 1998 se unió a Alcatel, primero como responsable del departamento de Ingeniería de Redes Móviles, mas tarde fue responsable de la cadena de suministro y operaciones de la división de Redes Móviles, vicepresidenta de la división de Red de Conmutación y directora de operaciones de la división de Soluciones Móviles. Comenzó su carrera en Cap Sesa y posteriormente fue trasladada a Matra Communication hasta que en 1992 se incorporó a Nortel. Es licenciada en Ingeniería Eléctrica por Supelec y tiene un título Advanced Management Program de la Harvard Business School.



Altran España

YOLANDA LOBO
Directora financiera de Altran España

Posee veinte años de experiencia en gestión de departamentos y en dirección de las funciones financiera, contable y administrativa en compañías multinacionales. Hasta su incorporación en Altran, ha desarrollado su carrera profesional en compañías como Hill and Knowlton España y CH2M Hill. En esta última, y durante los trece que años que ha permanecido en la multinacional, ha ocupado diversos puestos como el de Finance Director para España, Financial Controller para Europa y Oriente Medio y desde 2006 ha desarrollado las funciones de Regional Accounting Manager de la Región de Europa. Es licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales, Especialidad Desarrollo Económico y Economía Internacional por la UCM.



M^o Defensa

JOSE M. GARCÍA SIEIRO
Director general del INTA

El nuevo director del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial ingresó en el Ejército en 1971 como teniente de Artillería. A lo largo de su carrera ha estado destinado en la División de Planes del Estado Mayor del Ejército, en el Grupo de Artillería de Campaña Autopropulsado número XII y en la División de Planes del Estado Mayor de la Defensa. Fue jefe de la Sección de Planes y Organización, coronel jefe del Regimiento de Artillería Antiaérea número 74 en Sevilla y asesor militar en el Ministerio de Defensa. En 2002 fue nombrado jefe de la División de Planes del Estado Mayor del Ejército y de 2006 a 2008 ocupó el puesto de jefe de la División de Estrategia y Planes del Estado Mayor Conjunto. Hasta septiembre de este año ha sido director general de Armamento y Material en el Ministerio de Defensa.

breves

Cuatro empresas se instalan en el Aeronautic Suppliers Village

Aertec, Skylife Engineering, SCP Sintesa y Custar ya desarrollan su actividad desde el "Aeronautic Suppliers Village", el nuevo edificio del Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía destinado a empresas que participan en el programa del avión A400M o que desean tener un emplazamiento cercano a sus potenciales socios en el sector. La iniciativa ha supuesto una inversión de 5 millones y es el primer centro de España que ofrece este tipo de servicios para el sector aeroespacial. Cuenta con capacidad para acoger hasta 80 empresas y 500 trabajadores.

EADS supera las previsiones

El fabricante europeo ha registrado unos sólidos resultados en los nueve primeros meses de 2012. Los pedidos recibidos en ese periodo alcanzaron la cifra de 50.400 millones de euros y los ingresos ascendieron un 14%, hasta los 37.300 millones de euros impulsados por el crecimiento en todas sus divisiones, según anuncia la compañía.

LIMEX'12, la protección de fronteras

La primera Conferencia Internacional en España, celebrada en Madrid, sobre protección de fronteras en la región mediterránea y su aproximación atlántica ha puesto sobre la mesa la importancia de la protección de fronteras como herramienta de garantía de la seguridad de los Estados. En ella se anunció que los países miembros de la Unión Europea recibirán, entre 2014 y 2020, un total de 3.520 millones de euros para reforzar sus fronteras exteriores.



ID Solutions

Aumenta el empleo en aeronáutica en Aragón

Las empresas que integran el Cluster Aeronáutico de Aragón (AERA) han duplicado la facturación relacionada con pedidos específicos del sector, alcanzando los 54 millones de euros, lo que les ha permitido incrementar un 17 por ciento el número de empleados.



EADS Airbus

RAFAEL GONZÁLEZ-RIPOLL

Director de Airbus Operaciones en España

“España tiene cada vez más presencia en la fabricación de aviones comerciales”

El actual director de Airbus Operaciones en España es Ingeniero Naval por la Universidad Politécnica de Madrid. Sus primeros años profesionales los desarrolló en este ámbito hasta que en 1986 se incorporó al sector de la aeronáutica, un mundo que, según sus palabras, “realmente engancha, es muy vocacional e incluso genera una cierta dependencia”. Desde su incorporación a la compañía, ha trabajado en diferentes departamentos como el de Producción o Re-

ursos Humanos –en este último dedicó 5 años en Toulouse–, además de haber dirigido la planta de Sevilla, hasta llegar a la gestión en España de Airbus Operaciones, la línea de negocio de los aviones comerciales civiles de EADS. González-Ripoll reconoce que esta industria es fascinante porque “saber que estás contribuyendo a que un avión vuele y transporte pasajeros de forma segura y genere beneficios para cientos de miles de personas en el mun-

do, es algo que realmente ilusiona, motiva y da muchas satisfacciones, sobre todo cuando esta contribución va en aumento”. Esta división en España ha ido teniendo más presencia en los productos comerciales de Airbus gracias a su especialización en tecnología y fibra de carbono, lo que ha hecho que más del 10% del trabajo de programas tan importantes como el A380 o el nuevo A350XWB lleven firma española.

¿Cuál es el trabajo de Airbus Operaciones en España?

Fundamentalmente nos encargamos de gestionar lo que se diseña, se mantiene y se produce en nuestro país para los aviones comerciales de todas las familias de aviones Airbus: la familia A320 de pasillo único, la Familia A330 de fuselaje ancho y largo alcance, la Familia A350 XWB de nueva generación y que está a punto de efectuar su primer vuelo, y la Familia A380 de doble cubierta. Este trabajo lo llevamos a cabo en las factorías de Getafe, Illescas y Puerto Real. En Getafe, por ejemplo, llevamos a cabo las entregas a las líneas de montaje final de Toulouse de todos los programas excepto del A380, que por razones de tamaño del Estabilizador Horizontal (HTP) no se puede mandar en el Beluga –nuestro avión de transporte– y es en la planta de Puerto Real donde se ensambla, se montan las instalaciones y se envía por barco a nuestra cadena de montaje final en Toulouse.

Además del Estabilizador Horizontal, conforme hemos ido avanzando en ciertos programas hemos ido incrementando nuestras actividades. El A380 supuso un cambio importante, porque pasamos de hacer únicamente el HTP a hacer además las secciones de cola (en Getafe) y la Belly Fairing en Puerto Real.

¿En qué proyectos está trabajando actualmente la división?

Ahora mismo, el proyecto más importante que tiene Airbus Operaciones, no sólo en España sino a nivel global, es el nuevo A350XWB, diseñado para tener una ventaja competitiva con respecto a nuestro competidor. Éste es el gran reto y esperamos verlo volando a mediados del 2013. Además, se están haciendo siempre mejoras de otros programas. Por ejemplo, al *single-aisle* (avión de pasillo único) se le está dotando de unas puntas de ala mejoradas que van a suponer un ahorro de consumo de combustible muy significativo del 3%, pero que combinado con unos nuevos motores –lo que llamamos la versión ‘neo’ (por sus siglas en inglés de *New Engine Option*)– va a suponer que se consiga hacer un ahorro de combustible del 15%, una cifra que es muy importante.

¿Cuántos empleados tiene Airbus Operaciones en España y cuáles son las expectativas de crecimiento?

En España hay unos 3.300 trabajadores, repartidos en 2.200 en Getafe, 600 en Illescas y 500 en Puerto Real. Las expectativas de empleo están ligadas a los nuevos desarrollos y al aumento de las carencias productivas. En cuanto a nuevos desarrollos el A350 es el más importante y actualmente ya hay 200 de nuestros ingenieros y más del doble de esta cantidad de otras ingenierías subcontratadas trabajando en él, además de 120 operarios que ascenderán hasta los 700 en poco tiempo.

¿Cuáles han sido las últimas operaciones y compromisos de compra?



EADS Airbus

“Ahora mismo, el proyecto más importante es el A350XWB, que esperamos verlo volando a mediados del 2013”

Entre las últimas operaciones cabe destacar la de TransAsia Airways, aerolínea de Taiwán que ha realizado un pedido en firme para la compra de seis aviones A321neo; el compromiso de Etihad Airways, la aerolínea nacional de Emiratos Árabes Unidos, que ha firmado un pedido para la compra de dos aviones de pasajeros A330-200 adicionales; y Singapore Airlines que anunció su intención de comprar cinco A380 y veinte A350-900.

¿Quién es el cliente que más aviones comerciales demanda?

Según los últimos datos recogidos por regiones del mundo, Asia-Pacífico lidera la lista con un total de 3.443 pedidos, seguido de Norteamérica con 3.276, Europa con 2.840, y más distanciadas Medio Oriente con 901, Latinoamérica con 717 y por último, África con 246 pedidos. Siendo el A320 el avión más demandado de entre todos los programas comerciales.

¿Cree que España está a la altura de sus vecinos europeos?

España ha demostrado estar más que a la altura. En la evolución de nuestra participación en los distintos productos, hemos pasado de un 5% de aportaciones españolas hasta conseguir un 10% de trabajo en el A380 y sobrepasar el 11% en el A350. Esto demuestra que no solamente estamos a la altura sino que en muchos aspectos, fundamentalmente en la tecnología de fibra de carbono, estamos en primera línea.

¿De qué manera está afectando la cri-

sis al negocio de la aviación comercial?

Teniendo en cuenta que nuestra industria es global y que, aunque la crisis ha entrado muy fuerte en Europa y ha impactado en Estados Unidos, el impacto en los países asiáticos ha sido realmente muy pequeño. El crecimiento de la aviación comercial es mucho mayor en Asia-Pacífico que en Europa y Estados Unidos. Con el tiempo, Asia se va a convertir en la primera región en movimiento de pasajeros y de carga en el mundo porque su crecimiento sostenido año tras año es del 6% y esto hace que el impacto de la crisis en nuestra actividad haya sido mucho más pequeño que en otras actividades, porque el mercado ha seguido demandando un volumen de aviones muy importante, de hecho, nuestra cartera de pedidos desde que empezó la crisis no ha hecho otra cosa que crecer.

Todo esto significa que no afecta a nuestro trabajo en España, porque nuestro empleo está derivado de lo que Airbus desarrolla y vende, y nosotros contribuimos con los componentes que nos tienen asignados para fabricar y entregar a la cadena de montaje final. Por tanto, no hay un impacto en España porque vamos a remolque de lo que Airbus está haciendo como jugador global del mercado aeronáutico.

¿Cómo han cambiado los aviones comerciales en las últimas décadas?

Sistemáticamente, cada vez que se ha lanzado un nuevo avión hemos ido avanzando en lo que es nuestra especialidad, que

son los componentes fabricados y diseñados en fibra de carbono, de tal manera que el porcentaje en peso de la estructura de una avión en el A320 no llega ni siquiera al 10%, cuando el A350 –que es el avión de última generación en el que estamos trabajando ahora– va a superar el 50% de este material. Esto ha hecho que nosotros como líderes en la tecnología de fibra de carbono hayamos tenido más presencia. Nuestra gran evolución es que cada vez hay más componentes en fibra de carbono y por lo tanto, cada vez hay mayor presencia de España, porque fabrica, diseña y mantiene esos componentes.

Según las últimas estimaciones de Airbus, en 20 años se necesitarán 28.000 aviones. Se trata de un dato muy positivo para vosotros.

Es, sin duda, muy positivo. Hay que tener en cuenta que no es solamente un dato que haya salido de nuestros equipos de Marketing sino que coincide en lo básico con nuestro competidor. Realmente el mercado, según los análisis que hacemos unos y otros, sí tiene ese apetito de aviones, lo que nos da una garantía de continuidad y de que nuestra cartera de pedidos –que hoy ya es muy sana– en los años a venir va a seguir creciendo y eso conlleva todo lo demás en cuanto a empleo, riqueza para el país, subcontrataciones, etcétera.

¿Qué futuro le espera a Airbus en España?

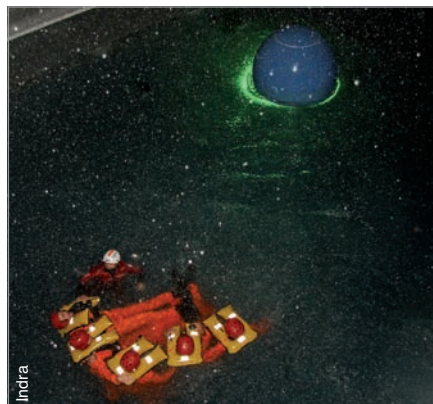
Para la aviación comercial en España y nuestro posicionamiento de cara al futuro para mantener esa posición de liderazgo es absolutamente fundamental que mantengamos un diferencial tecnológico con respecto al resto de los países. Siempre lo hemos mantenido pero ahora por la escasa inversión en investigación y desarrollo de las instituciones es donde sí notamos un impacto, y es algo que hay que solucionar, porque si no este país puede perder ese liderazgo tecnológico que hemos demostrado en los últimos años.

En cuanto a programas, además del A350-900 que esperamos ver en vuelo el año que viene, también está el A350-1000 que para nosotros es fundamental porque es el que nos permitirá competir con ventaja con el 777 de Boeing y necesitamos ponerlo en el mercado cuanto antes. Y aunque no sea un avión nuevo cien por cien, comparado con el A350-900, va a tener un desarrollo muy importante. También está el A350-800 que será una versión reducida con respecto al 900, va a tener menos cambios pero para ello habrá que seguir invirtiendo en desarrollo. Y más adelante, acercándonos al 2018-2020, el siguiente nuevo avión será el que sustituya a nuestra actual familia del A320, a la que hemos dotado de una segunda vida a través de estos programas de modernización, el neo que he mencionado anteriormente y el *Sharklet* (dispositivos de punta alar), avances que supondrán un salto tecnológico futurista.

Indra ofrece formación a civiles en el Centro de Supervivencia en el Mar de la Armada

Indra está ofreciendo a empresas civiles y Fuerzas Armadas de todo el mundo formación en el Centro de Supervivencia y Seguridad en el Mar (STEC, Survival Training and Emergency Centre) con que cuenta la Armada Española en la base de Rota. Desde que en el pasado mes de abril la multinacional tecnológica comenzase a ofrecer este servicio, más de 1.500 personas han pasado por estas instalaciones. Indra cerró en diciembre de 2011 un contrato con la Armada para responsabilizarse de la operación y mantenimiento del centro a cambio de comercializar el excedente de horas no utilizadas.

Entre los usuarios interesados en formarse en el STEC figuran pilotos y tripulaciones de aviones y helicópteros, empresas del sector naval, profesionales que trabajan en



plataformas petrolíferas y de gas, especialistas en labores de rescate y emergencias o Fuerzas Armadas de otros países. STEC es uno de los centros más avanza-

dos de Europa y está dotado de medios de última generación. Dispone de una piscina en la que se simulan olas, corrientes, distintas condiciones climatológicas y efectos lumínicos y sonoros. También cuenta con bordas de buques de hasta cinco metros de altura y carlingas de helicóptero, con las que se entrenan rescates con grúa, aproximaciones a helipuertos en plataformas petrolíferas o cómo salir de la cabina en caso de aterrizaje de emergencia en el mar. También dispone de simulador contraincendios en aeronave y en exterior y zona de lanzamiento de bengalas y elementos pirotécnicos. Todos estos elementos permiten crear unas condiciones de formación con el máximo realismo en un entorno de total seguridad para los alumnos.

Curso Obtención
LMA B1.1

Inicio: **25/02/2013**



NUEVO Técnico de
Mantenimiento
de Aeronaves

Tfno. 901 22 888
www.cefoim.net

Gran acogida del Curso de Microcohetes de la asociación LEEM en la UPM

Este año el Curso de Microcohetes, organizado por la asociación de estudiantes Laboratorio para Experimentación en Espacio y Microgravedad (LEEM) de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), ha alcanzado su cuarta edición. De carácter gratuito, se divide en dos fases, una primera con lecciones sobre la fabricación de la cohertería y un taller de construcción de los diseños, y una segunda etapa de lanzamiento de los microcohetes para corroborar su funcionamiento.

Con esta iniciativa se pretende que los alumnos puedan aplicar los conocimientos adquiridos en la Universidad en un proyecto a escala, pero real y tangible. "Además, permite apoyar a la gente interesada en este campo, puesto que durante la carrera, no hay prácticas de este tipo", afirma Daniel Sors, presidente del LEEM-UPM.

En el curso han participado 50 estudiantes, provenientes de la ETSI Aeronáuticos, de la EUIT Aeronáutica y de la EI Aeronáu-

tica y del Espacio. "El balance ha sido muy positivo, ha sido un éxito de participación", subraya Daniel.

En la primera fase los alumnos reciben las directrices para la construcción del cohete y se les muestra un programa para simular su lanzamiento y vuelo. Con cartulinas, papel, pintura, un tubo de cartón para el fuselaje, madera de balsa para las aletas y ojivas, cuerdas y plástico para el paracaídas, los nueve equipos construyen su prototipo.

Como reto, los microcohetes han alojado como "carga de pago" un huevo de codorniz, que permite hacer del curso una competición para ver quién consigue devolver el huevo al suelo en perfectas condiciones.

Lanzamientos de altura

La jornada de lanzamientos, en el aeródromo Loring de San Agustín de Guadalupe, se desarrolló correctamente, si bien contó con un viento inicial que no impi-



dió que los cohetes alcanzaran alturas de 200 metros. Es la primera vez que se logran estas alturas, que permiten que el lanzamiento sea muy visual, puesto que una novedad de esta edición es que los motores empleados eran de tipo C, más potentes. Los microcohetes compartían tamaño, de entre 40 y 50 centímetros y peso de aproximadamente 100 gramos.

Daniel Sors reconoce que "ha habido un alto nivel en los cohetes construidos". Así, dos de los equipos participantes consiguieron además de un perfecto lanzamiento mantener el huevo intacto, mientras que otros dos equipos perdieron esa carga y los demás lo recogieron dañado. Los dos equipos que lograron recuperar su carga de pago fueron declarados ganadores.

Adventia, mejor escuela de pilotos comerciales de Europa, según Garofali

Adventia, European College of Aeronautics es la número uno de las escuelas europeas, según un informe sobre Escuelas de Pilotos de Aviación Comercial en Europa realizado por un especialista en Logística Aeronáutica, Álvaro Garofali, y que fue presentado la semana pasada en Madrid.

En este sentido, el Presidente del Consejo de Adventia, Juan Antonio Martín Mesonero, ha señalado que "la noticia ha sido una grata sorpresa y es un reflejo del buen trabajo se ha realizado". Asimismo, el Presidente del Consejo ha declarado que "la Escuela de

Pilotos de Salamanca tiene un gran potencial y se demuestra en este estudio que refleja la apuesta de Adventia por la calidad en la formación de pilotos y en la que día a día sigue trabajando".

Según el informe que analiza la oferta formativa de piloto de línea aérea que existe en Europa, la Escuela de Pilotos de Adventia se sitúa líder en el ranking por delante de las más de 390 escuelas analizadas de un total de 17 países europeos entre los que figuran Irlanda, Suecia, Finlandia, Reino Unido o Alemania, entre otros.

TRTO A310

**Cursos Habilitación Tipo
Renovación y Revalidación
MCC A310/300-600**



Cinetic

91 126 85 90
info@cineticplus.com
www.cineticplus.com

Tecnogetafe

Área Tecnológica del Sur

creado para crear

LA COMUNIDAD DE MADRID CRECE CON TECNOGETAFE

La Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Getafe han puesto en marcha un nuevo espacio para la innovación y el crecimiento de las empresas tecnológicas.

El Parque Científico y Tecnológico de TecnoGetafe.

Ofrece 600.000 m² de excelencia con infraestructuras y servicios de primera calidad.

canaleon

91 399 74 41



Parcelas disponibles para
empresas innovadoras

www.tecnogetafe.es





LUIS SANTIAGO

Director general de **AKKA Aeroconseil**

“AKKA ha decidido poner su atención en España, apostando por los profesionales y la industria”

Luis Santiago sostiene en la actualidad las riendas del grupo AKKA Aeroconseil, la nueva compañía que surge de la integración de AKKA Spain y Aeroconseil Ibérica, muy presente en el sector aeronáutico además de en el ferroviario y el de automoción. El director general desembarca en el nuevo grupo con una misión muy clara: consolidar la presencia de la compañía en España.

En el ámbito aeroespacial, las actividades principales de AKKA Aeroconseil giran en torno a tres grandes áreas: la ingeniería de sistemas, la ingeniería de soporte y la inge-

nería documental. Con clientes de primer orden como Airbus, Airbus Military o Cassidian, el grupo no sólo busca profundizar las relaciones ya existentes con compañías de primera línea, sino extender la colaboración con otras con las que a nivel grupo ya colabora en Europa, pero no aún en España.

Licenciado en ingeniería aeronáutica en el año 1993, comenzó su carrera en el sector aeroespacial en Alemania, en la Agencia Espacial Europea, donde trabajó durante dos años. Más tarde regresa a España, donde continúa

en empresas como GMV. En el año 2000 empieza a trabajar en un área incipiente entonces, la industria de servicios de ingeniería y consultoría, en compañías líder como Altran. Desde entonces hasta 2007 desempeñó diferentes puestos en esta compañía, finalizando como Director de Desarrollo de Negocio. Ese año pasa a LowenthalMasai España –consultora especializada en supply chain, gestión de compras y optimización de costes– como Director General hasta 2012, año en que ficha por AKKA Aeroconseil.

A finales de 2012 nacerá AKKA Aeroconseil. ¿Qué lleva a la integración de ambas compañías?

AKKA ha decidido poner su atención en España, apostando por los profesionales y la industria española. Esta doble vertiente se traduce en que, independientemente de la crisis, los profesionales de ingeniería en España tienen un nivel excelente, con lo cual ya sea para la propia actividad en el país como para la actividad en el resto de filiales, España es un país importante. También desde el punto de vista de la industria en los sectores en los que está presente AKKA, me refiero al aeronáutico, de automoción y ferroviario. En España estos sectores tienen una presencia muy importante, que no dependen exclusivamente del mercado nacional. Al estar en proyectos internacionales o bien en el extranjero pero con ingeniería y diseño aquí en España, ofrecen oportunidades muy interesantes.

¿Cuáles son sus principales áreas de negocio?

AKKA compró el año pasado el gran grupo Aeroconseil. Hasta entonces AKKA estaba muy presente en el sector de automoción, ferroviario y aeronáutico, pero el auténtico desembarco en este último lo hace integrando Aeroconseil. Este grupo ya tenía una importante presencia en España. El Grupo AKKA también estaba anteriormente presente como tal y se encontró con dos filiales en el país. El proyecto para el que yo me incorporo es consolidar la presencia del grupo en España. Eso se traduce desde un punto de vista práctico en integrar AKKA Spain y Aeroconseil Ibérica con los objetivos de dar mejor servicio a nuestros clientes en los tres sectores y ser más atractivos para nuestros profesionales. Cualquiera de estos profesionales tiene muchas más oportunidades de desarrollo por estar en una empresa más grande y más consolidada, que dé oportunidades a nivel nacional e internacional, pero también que permita tener una movilidad dentro de diferentes sectores.

¿Qué peso tiene el sector aeronáutico en la compañía?

En España el sector número uno es el aeronáutico. Tenemos una colaboración muy estrecha con el Grupo EADS. Actualmente estamos trabajando para Airbus, Airbus Military y Cassidian. El objetivo no sólo es profundizar en esta relación, sino ir más allá y extender al resto de las empresas del Grupo EADS que están presentes en España y que son buenos clientes nuestros en el resto de Europa.

En segundo lugar, para nosotros el sector ferroviario es muy importante. En España se han desarrollado durante los últimos diez años un tejido industrial y una tecnología muy importante en general en todo lo relacionado con la señalización ferroviaria. Podemos decir que tenemos una industria de señalización ferroviaria que hace diez años no existía y que además



“Soy optimista en el sentido de que la ingeniería española está a muy buen nivel”

es puntera en el mundo. Y no sólo en este campo, sino también en fabricación de trenes. Entre los fabricantes y los proveedores de infraestructuras de señalización hay un mercado muy atractivo donde ya tenemos un posicionamiento muy preciso. Ahora mismo somos, diría, la empresa de referencia en todo lo que se refiere a ingeniería de soporte en áreas como seguridad, fiabilidad, disponibilidad y mantenimiento.

En tercer lugar está el sector de automoción, con una particularidad. En España hay muchas empresas de automoción pero los principales fabricantes no tienen sus centros de diseño en el país. Eso hace que las actividades de ingeniería estén focalizadas en procesos de fabricación, ingeniería de procesos, o bien orientadas a los proveedores de esos fabricantes. Con lo cual, teniendo en cuenta esa particularidad, tenemos interés en estar muy presentes en ese sector.

¿Qué tipos de trabajos realiza AKKA Aeroconseil para EADS y con qué otros grupos trabajan a nivel aeroespacial?

Nuestras actividades principales estarían en torno a tres grandes áreas. La primera es ingeniería de sistemas, que fue siempre el núcleo de negocio de Aeroconseil, donde tenemos un posicionamiento muy relevante. En España trabajamos en facetas tan diversas como sistemas eléctricos, sistemas de planta motor, de aviónica, etcétera. También somos especialistas en temas de certificación. Estamos traba-

jando en muchos programas de aviación tanto civil como militar.

El segundo gran área es la ingeniería de soporte. Me refiero a las actividades que tradicionalmente se conocen como in service, actividades necesarias una vez el avión está desarrollado y construido. Estas actividades serán uno de los ejes de crecimiento en los próximos años. Por otro lado, también están aquellos tipos de actividades transversales que no se pueden identificar a un sistema en exclusivo: temas de seguridad, fiabilidad, disponibilidad o mantenimiento.

El tercer gran área es la ingeniería documental. Ahora mismo en España somos un centro de referencia en las actividades de documentación a lo largo de todo el ciclo de vida del avión. Eso implica que actualmente tenemos contratos con Airbus y Airbus Military para desarrollar tanto la documentación técnica como la operacional e in service.

¿Qué volumen de negocio gestiona el Grupo AKKA?

A nivel grupo hablamos de 10.000 empleados y alrededor de 1.000 millones de euros de facturación. Es importante subrayar que a principios de este año se finalizó la adquisición de MBtech, la filial de servicios de ingeniería de Mercedes-Benz. Es la ingeniería número uno en automoción en Europa, con una presencia de más de 3.000 ingenieros en Alemania, que ahora forma parte integral del Grupo AKKA. Eso quiere decir que, seguramente,

el sector de automoción en España ganará cierto peso, además del aeronáutico y el ferroviario.

¿Qué tipo de formación tienen los profesionales de AKKA Aeroconseil?

El 80% se reparte entre ingenieros aeronáuticos, industriales y telecomunicaciones.

¿Hacia dónde se dirige la ingeniería y el sector aeroespacial español?

En España la evolución del sector aeronáutico ha sido increíble en los últimos 20 años. Cuando yo acabé la carrera prácticamente existía CASA y poco más. Era un sector muy pequeño. Se ha conseguido que el Grupo EADS tenga una presencia más que notable en España, donde se ha desarrollado muchísimo la aviación civil comercial, el sector aeronáutico militar ha crecido exponencialmente en cuanto a la complejidad de proyectos en los que participa y cada vez la industria está más integrada transnacionalmente. Es un punto de vista que no hay que perder. Prácticamente en todos los sectores se trabaja ya en consorcios, con clientes o en entorno internacional. Son sectores que disminuyen el riesgo país pero que aumentan su complejidad en cuanto al trabajo. Eso ha llevado a que a todos los niveles se refuerce el tejido industrial. Por ejemplo, existe un tejido industrial de nivel uno en aeroestructuras absolutamente impensable hace años. Soy optimista en el sentido de que la ingeniería española está a muy buen nivel.

La inversión en I+D ha disminuido considerablemente. ¿Cómo puede afectar esto a la industria aeroespacial?

En España ha estado muy polarizada la inversión y muy separada la iniciativa de I+D en foros públicos y en las empresas. Hay muy pocos puentes. Desgraciadamente los proyectos de investigación en el entorno público no siempre están conectados con la realidad de la industria. Hay mucha investigación básica, en la cual España es muy buena, pero si nos fijamos en los países de nuestro entorno la diferencia está en la investigación aplicada, aquella que está tan cerca del desarrollo o de la industrialización que realmente lo nota la economía. Eso en todos los sectores, no sólo el aeronáutico. Está claro que el sector siempre se favorecerá de inversiones públicas en el sentido en que, por ejemplo, todo el sector militar y de defensa depende de fondos públicos. Yo no creo que el modelo actual de I+D esté en crisis, pero sí hay que tender puentes entre las iniciativas de investigación públicas y su aplicación, que suele ser en un entorno de empresa privada. Esos puentes pueden orientar más esas líneas de investigación a lo que requiere la industria. Y las empresas españolas innovan, e innovan muy bien. Existen numerosos ejemplos de ello. Por esta razón soy muy optimista respecto al futuro de la ingeniería en España.

10.000 EJEMPLARES EN MÁS DE 100 EMPRESAS E INSTITUCIONES

ASÍ LLEGA 'AIRE' A SUS LECTORES

Cada mes reciben el periódico empresas de la industria aeronáutica, asociaciones, ministerios estatales, gobiernos autonómicos y municipales, universidades, escuelas de formación y aeropuertos, entre otros.

Desde que 'AIRE' se lanzó en el pasado mes de febrero, ya son más de cien las empresas y organizaciones que reciben mensualmente la publicación y cada vez muestran mayor interés por obtenerla. En total, son 10.000 ejemplares los que se reparten en diferentes zonas estratégicas de la industria aeronáutica, como por ejemplo Barajas, Cuatro Vientos, Getafe, Tres Cantos e Illescas, entre otras.

Grandes consorcios aeronáuticos, importantes empresas proveedoras de éstos, instituciones públicas como ministerios estatales, gobiernos autonómicos y ayuntamientos, además de universidades, escuelas de formación y asociaciones del sector son algunos de los principales lectores de esta publicación gratuita que nació con el objetivo de convertirse en una plataforma informativa para todas aquellas personas que trabajan directa o indirectamente en la aeronáutica, una industria en auge a nivel internacional y que en España aumenta cada año su posicionamiento entre los líderes globales del mercado.

Los empleados de EADS, el principal público

Las instalaciones de EADS en Barajas, Getafe e Illescas son las que mayor número de ejemplares reciben por petición propia. Cada mes, el equipo de la empresa UMANO-Servicios se encarga de repartir los ejemplares por los principales edificios de cada factoría. La distribución en EADS resulta ser el mejor escaparate para dicha publicación, ya que pasan por allí cientos de personas al cabo del día, no sólo trabajadores del consorcio sino también de otras empresas proveedoras o clientes potenciales del sector, que a su paso encuentran mostradores y expositores en los que se depositan los periódicos, a la vista de todos.



EADS Airbus



EADS Airbus

PUNTOS DE DISTRIBUCIÓN EN EADS AIRBUS GETAFE

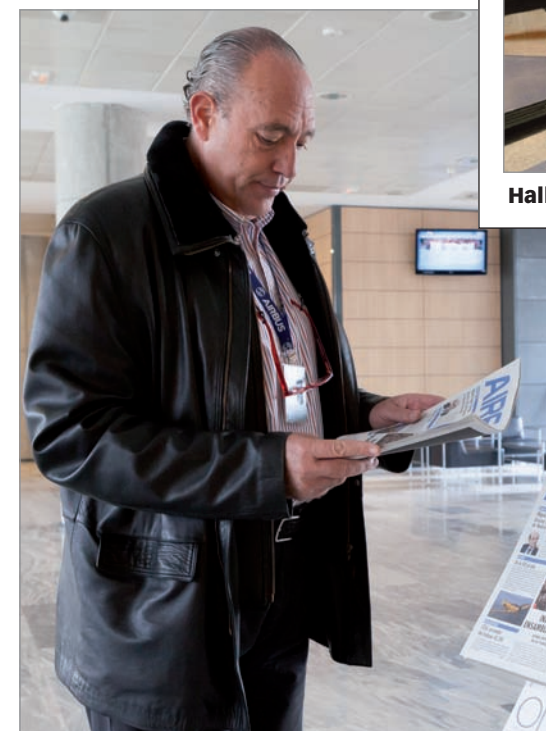
La factoría de EADS Airbus ubicada en Getafe es la que mayor número de ejemplares recibe. Un total de 6.000 periódicos se depositan cada mes en los siguientes puntos:

En AIRBUS OPERATIONS:

- Edificio A-1: hall principal, áreas de descanso, mostradores interiores del taller y oficinas.
- Edificio A-2: área de descanso y mostradores interiores del taller.
- Edificio A-3: áreas de descanso, taller y planta baja I+D.
- Edificio A-4: hall planta baja y en todas las plantas, (zonas de descanso y mostradores).
- Servicios Médicos: en entrada principal.

En AIRBUS MILITARY

- Edificio T-1: entrada principal y áreas de descanso.
- Edificio T-7: áreas de descanso.
- Edificio T-8: plantas de oficinas y área de descanso del taller.
- Edificio T-10: áreas de descanso.
- Edificio T-22: hall y áreas de descanso.
- Edificio T-23: hall principal y de todas las plantas superiores, además de todas las áreas de descanso.
- Eurocopter: en la oficina y en la temporal 11.



Jose Luis Sánchez, departamento de Compras de EADS.

Hall



Trabajadora de Airbus Military en Getafe



Profesionales de Umano distribuyen 'AIRE' en EADS



Servicios Médicos de EADS en Getafe



principal del Ayuntamiento de Getafe.

EN EL SECTOR PÚBLICO

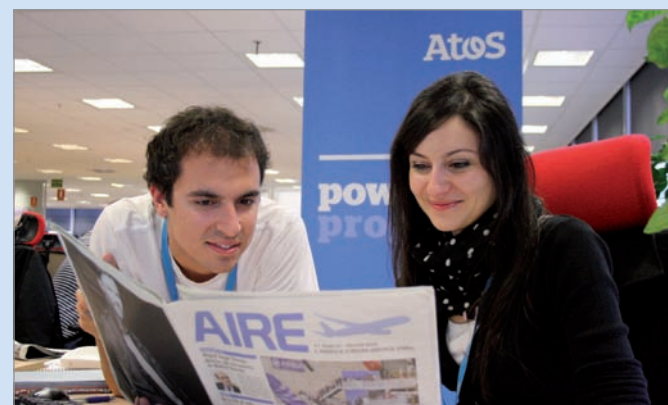
Diversas instituciones del sector público se encuentran dentro de los espacios que reciben 'AIRE'. Ayuntamientos de polos aeronáuticos como Getafe, Illescas o Madrid; ministerios como los de Fomento y Defensa; o administraciones regionales como la Comunidad de Madrid o la Junta de Castilla La Mancha, reciben las últimas noticias del sector a través del periódico. Además, instituciones de primer orden en el campo de la investigación con participación pública total o parcial también se encuentran entre las organizaciones que reciben 'AIRE'. Tal es el caso de la Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos (Fidamc) o el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). También lo reciben los trabajadores de Aena y de los aeropuertos Madrid-Barajas o Cuatro Vientos.

EN LAS PRINCIPALES EMPRESAS

'AIRE' llega a las principales compañías del sector aeronáutico. Y no sólo las ubicadas en las Comunidad de Madrid, si no de todo el Estado. La distribución de la publicación incluye los 'Tier 1' españoles y numerosas multinacionales. Tal es el caso del Grupo AKKA Aeroconseil, Indra, Aciturri, Aernova, CESA, ITP o Mtorres. Asimismo, empresas incipientes, proveedoras de primer nivel del Grupo EADS y responsables de la última ingeniería y tecnología también reciben la publicación. Se trata de compañías de la talla de Siemens, Centum, Atos, Altran, Aerotec, GMV o CT Ingenieros. 'AIRE' busca ser una fuente de información para el sector y de interés para directivos y trabajadores de las empresas que conforman la industria aeronáutica española.



Reparto de 'AIRE' en CESA.



Expertos de Atos leyendo 'AIRE'.



Manuel Montero, directivo de EADS.

LA FUTURA GENERACIÓN DE AERONÁUTICOS

'AIRE' no sólo se acerca a los que ya son profesionales de esta industria sino también a los que lo serán en generaciones futuras. La ETSIA (Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad Politécnica de Madrid) es uno de los centros educativos que más ejemplares recibe en sus instalaciones con el objetivo de que alumnos y docentes conozcan más sobre la actualidad aeronáutica. Además de esta escuela, también reciben el periódico otros centros de formación aeronáutica como el CIFP Raúl Vázquez, el IES Barajas, ENAC, Cineticplus, Aeroformación y Cefoim.



Alumnos de la ETSI Aeronáuticos.

El proyecto está dotado con un presupuesto de 8 millones de euros

Aertec Solutions diseñará la nueva torre del Aeropuerto de Charleroi

Aertec Solutions será la responsable de la arquitectura de diseño de la nueva torre de control del Aeropuerto de Charleroi-Bruselas Sur y de sus instalaciones en todas las fases del proyecto, dotado con un presupuesto de ocho millones de euros.

Se trata del segundo proyecto que la compañía va a desarrollar para este aeropuerto belga en menos de un año. El Aeropuerto de Charleroi-Bruselas Sur puso en marcha su proyecto de ampliación en manos de la consultora española a finales del año pasado, convirtiéndose ésta en responsable del plan director del aeropuerto para su desarrollo a largo

plazo y de los trabajos posteriores de diseño y dirección de obra.

La compañía ha vuelto a ser seleccionada entre un grupo de grandes firmas internacionales "por su especialización, su trayectoria aeroportuaria internacional, la calidad de sus servicios, y la profundidad de conocimientos que atesora su equipo de expertos", indica en un comunicado. Con este nuevo contrato Aertec Solutions renueva la confianza del Aeropuerto de Charleroi y refuerza su actividad en el mercado aeroportuario mundial, donde ya cuenta con referencias en más de 70 aeropuertos repartidos en cinco continentes.

En su segunda edición, 450 escolares de tres colegios conocerán cómo gestionar un aeródromo de forma sostenible

Vuelve el proyecto 'Aeropuertos Verdes'



Madrid-Barajas acoge la segunda edición del proyecto 'Aeropuertos Verdes' de la Fundación Aena, en colaboración con la División de Medioambiente del Aeropuerto. Se trata de un programa que, por segundo año consecutivo, pretende descubrir a 450 alumnos de Educación Primaria la importancia de las infraestructuras aeroportuarias para la sociedad y su destacado papel en la protección del Medio Ambiente. Hasta el jueves 22 de noviembre estudiantes de tres colegios, de Madrid y Coslada, participaron en la iniciativa con la que tuvieron la oportunidad de gestionar un aeropuerto de forma sostenible. Para ello, mediante una simulación, aprendieron a ejecutar un

aterrizaje verde, el sistema implementado en los aeropuertos españoles desde 2010 que permite reducir el impacto medioambiental y acústico.

Los talleres prácticos se combinaron con visitas al avión de Expoambiente, situado en la Terminal T2, donde los chicos conocieron todos los detalles sobre los aspectos ambientales relacionados con la operación de las aeronaves así como los procedimientos más habituales para reducir el impacto acústico, energético, de calidad del aire y del agua.

La iniciativa, que se va a desarrollar en siete aeropuertos de la red, contará en conjunto con la participación de alrededor de 5.000 niños.

BARAJAS

La entidad destina 2,3 millones de euros a esta campaña

Aena pone en marcha el Plan Invierno en 19 aeropuertos

Aena Aeropuertos ha puesto en marcha en los 19 aeropuertos de la red con riesgo de sufrir condiciones climatológicas adversas durante los próximos meses –entre los que se encuentran Barajas y Cuatro Vientos– el Plan de actuación frente a contingencias invernales de hielo y nieve, más conocido como Plan Invierno. En él se establecen los procedimientos que se siguen en una situación de este tipo con el objetivo de que la nieve o el hielo no afecten a las operaciones aéreas programadas o bien minimizar la influencia de las condiciones invernales adversas en el tráfico aéreo de los aeropuertos. Estos procedimientos se actualizan regularmente, los medios técnicos se revisan periódicamente y el personal implicado recibe una formación continuada que se intensifica en la temporada anterior a la llegada del invierno. En este plan operacional participan todos los agentes implicados (personal de Aena Aeropuertos, de las aerolíneas, los agentes de asistencia en tierra, etcétera).

Durante la temporada de invierno los trabajos se centran en el seguimiento exhaustivo de las condiciones meteorológicas, el chequeo continuo del estado del pavimento en pista, de las calles de rodaje y de la plataforma; asegurar la disponibilidad de equipos y material fundente y realizar mediciones periódicas del coeficiente de rozamiento.

Los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos cuentan con medios propios y medios contratados a empresas externas para la retirada de nieve y hielo. Aena Aeropuertos dispone en esta campaña de más de 88 vehículos propios destinados a la retirada de nieve y hielo, así como varios implementos para pequeños vehículos tales como cuchillas y esparcidores de urea. Aena Aeropuertos destinará a la presente campaña 2012-2013 un total de 2,3 millones de euros. Además, las instalaciones de Aena Aeropuertos disponen de una capacidad de almacenamiento de fundentes propios de más de 450 toneladas.

Están operadas por Air Arabia Maroc

Madrid-Barajas estrena dos nuevas rutas con Marruecos



El Aeropuerto de Madrid cuenta desde el pasado 31 de octubre con dos nuevas rutas con Marruecos operadas por la línea de bajo coste marroquí Air Arabia Maroc, que se incorpora a la operación en este aeropuerto. Las rutas, a las ciudades de Tánger y Nador, tendrán una frecuencia semanal cada una, ida y vuelta, todos los miércoles. La compañía Air Arabia Maroc, que comenzó a funcio-

nar en 2009 con una flota de aviones Airbus 320, opera en el aeropuerto madrileño desde la Terminal T1, con facturación en los mostradores del 205 al 211.

Con la incorporación de estas dos nuevas frecuencias a Marruecos, Madrid-Barajas amplía hasta 240 sus conexiones semanales con África con un total de 16 destinos en ese continente.



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**

*Cifras del Comité Internacional de la Cruz Roja.

GETAFE

El presidente regional y el alcalde de Getafe recorren las nuevas instalaciones ubicadas en TecnoGetafe

Se inaugura la sede de IMDEA Materiales

El pasado 20 de noviembre, se inauguraron las instalaciones del Instituto Madrileño de Estudios Avanzados (IMDEA) Materiales ubicado en el Parque Científico y Tecnológico TecnoGetafe. Se trata de uno de los siete centros excelentes de investigación que está poniendo en marcha la Comunidad de Madrid, que cuenta con 9.000 metros cuadrados en los que se disponen oficinas para investigadores y personal de dirección y apoyo y siete laboratorios principales (procesado de nanocompuestos y de materiales estructurales avanzados, caracterización química y microestructural, termomecánica, nanomecánica e ingeniería). El centro dispone asimismo de una amplia zona para albergar congresos y reuniones científicas.

El presidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González –que estuvo acompañado por la consejera de Educación, Juventud y Deporte, Lucía Figar, y el de Economía y Hacienda, Enrique Ossorio, además del alcalde de Getafe, Juan Soler– recorrió las instalaciones de la sede de este Instituto que ha supuesto una inversión de 13,9 millones de euros cofinanciados mediante un convenio de fondos FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) entre la Comuni-

dad de Madrid y el Ministerio de Economía e Innovación. Este centro cuenta con 53 investigadores de las universidades más prestigiosas del mundo, colabora en 36 proyectos de investigación, dos de ellos con empresas multinacionales de California y Singapur y lleva a cabo un proyecto de investigación para diseñar materiales de la nueva generación de aviones de Airbus, los A30X, para reemplazar a los A320 en las rutas de corta y media distancia. El IMDEA trabaja en los materiales del fuselaje de la aeronave que mejor puedan soportar el impacto de placas de hielo que se desprenden de la turbina o de fragmentos metálicos que pueda generar la rotura de un motor.

Durante la visita, González incidió en su apuesta por la ciencia y la investigación para afrontar los retos de la crisis económica. “Invertimos en los IMDEA pero también en Parques Tecnológicos para que empresas que tienen la innovación como distintivo establezcan su negocio en nuestra región. Estas son inversiones que repercuten en el crecimiento de Madrid y son una demostración de cómo tienen que colaborar la iniciativa privada y la Administración Pública para beneficiar a los ciudadanos”, afirmó el presidente.



Comunidad de Madrid

Actividad enmarcada en la XII Semana de la Ciencia de Madrid

Visita a las instalaciones de EADS



EADS Airbus

Una de las actividades que formó parte de la XII Semana de la Ciencia de Madrid, celebrada entre los días 5 y 18 de noviembre, fue una visita guiada a las instalaciones de EADS en Getafe. La jornada consistió en una presentación y recorrido por las instalaciones de Airbus y Cassidian, dirigida tanto a público general como especializado, universitario, estudiantes de ESO, Bachillerato y Ciclos Formativos.

En esta XII edición hubo más actividades relacionadas con la aeronáutica, como por ejemplo la visita al Aeropuerto de Madrid-Barajas, al INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) y al laboratorio de fabricación de materiales compuestos para aplicaciones aeronáuticas de la Escuela Superior de Ciencias Experimentales y Tecnología (ESCET) de la Universidad Rey Juan Carlos.

Historia de la aeronáutica en Getafe



Ayuntamiento de Getafe

El 26 de noviembre se inauguró en el Centro Cívico Alhóndiga la exposición 'Historia de la Aeronáutica en Getafe, pasado, presente y futuro' que estará abierta hasta el 5 de diciembre. La muestra realiza un recorrido por los materiales y herramientas empleados en la factoría desde 1.919 a través de piezas, motores, maquetas y fotografías.

La exposición, organizada por la Agrupación de Jubilados y Pensionistas de EADS CASA, fue inaugurada por el responsable de Planta de EADS Airbus en Getafe, Cristóbal Casado; la primera teniente de alcalde, Teresa Rodríguez; la concejala de Mayor, Mujer y Atención al Vecino, Teresa Martín; el presidente y el vicepresidente de Agrupación de Jubilados y Pensionistas de EADS CASA, Francisco García y Luis Ortega, respectivamente; y Ángel Sánchez, impulsor de la muestra y coleccionista, entre otras personalidades.

El parque Aviocar gana el premio Columpio de Oro



Ayuntamiento de Getafe

El parque Aviocar, ubicado en el barrio del Bercial, ha sido galardonado con el trofeo Columpio de Oro otorgado en el marco de Expoalcaldía 2012, el salón de equipamientos y servicios para municipios y entidades territoriales, que este año se ha celebrado en Zaragoza. El premio fue entregado el pasado 13 de noviembre, en el Concurso de Áreas de Juegos Infantiles Columpio de Oro, Plata y Bronce 2012, en la categoría de ayuntamientos de más de 150.000 habitantes, situándose por delante de ciudades como Madrid, Valencia o Barcelona.

Este espacio fue inaugurado en septiembre de 2011 como el primer parque infantil temático de Europa que incluye una réplica a escala de un Aviocar. Dispone de una superficie de 731 metros cuadrados de juegos y una capacidad total para 300 personas.



Mercedes-Benz

CITYCAR SUR

LIQUIDACIÓN DE STOCKS VEHÍCULOS NUEVOS

CLASE C



C COUPÉ



CLASE M



Descuento desde 3.000 € hasta 12.000 € según modelo.*
Consulta otras ofertas en vehículos de dirección.

*Válido para unidades en stock.

*Promoción válida hasta el 21 de Diciembre de 2012.

CITYCAR SUR

Concesionario Oficial Mercedes-Benz. Carlos Sainz, 47.Pol.Ind.Ciudad del Automóvil. Tel.: 91 689 69 00. 28914. Leganés. Brasil, 2
Autovía de Extremadura, Salida 13, Tel.:91 621 04 90, 28922, ALCORCÓN, www.citycarsur.mercedes-benz.es

La aerolínea mexicana es la más reciente de América Latina en seleccionar el avión

Interjet realiza un pedido en firme de 40 A320neo

Interjet, la aerolínea mexicana de bajo coste con una flota exclusiva de aviones Airbus, ha realizado un pedido en firme de 40 aviones A320neo. La compañía anunciará la elección de motor más adelante. El A320neo comparte un 95 por ciento de semejanza con los modelos actuales, permitiendo su perfecta adaptación a la flota de 36 A320 de Interjet. A finales de este mes, la aerolínea recibirá un nuevo avión A320.

En solo siete años de operación, Interjet se ha convertido en una de las mayores aerolíneas en México con una creciente red de destinos domésticos y a Estados Unidos, Centroamérica y Caribe. El nuevo A320neo contribuirá a los planes de expansión y renovación de flota de la aerolínea. Hasta la fecha, la cartera de pedidos de Interjet asciende a 45 aviones de la Familia A320.

“La incorporación de la tecnología aeronáutica más moderna a nuestra joven y eficiente flota de A320 nos permitirá operar los aviones más rentables y ecológicos que ofrece la industria”, declaró Miguel Alemán Velasco, presidente del Consejo de Interjet.

Por su parte, John Leahy, director del Área de Clientes de Airbus, apuntó: “Este pedido consolida nuestra relación con una de las aerolíneas líderes en México. Confirma,



A. Doumenjou / EADS Airbus

también, la creciente tendencia en Latinoamérica hacia los aviones más jóvenes y más eficientes del mundo. Interjet será uno de los primeros operadores del A320neo en la región, beneficiándose del 15 por ciento de ahorro en consumo de combustible que ofrece este avión”.

8.600 aviones vendidos

Más de 8.600 aviones de la Familia A320 han sido vendidos y más de 5.300 han sido entregados a más de 350 clientes y operadores en todo el mundo, subrayando su posición líder entre los aviones de pasillo único. Con una probada disponibilidad operacional y periodos de servicio extendidos, la familia A320 tiene los costes operativos más bajos entre los aviones de pasillo único. Con casi 1.500 pedidos en firme de más de 30 clientes desde su lanzamiento, el A320neo se ha convertido en el avión más rápidamente vendido de la historia de la aviación. Su entrada en servicio está prevista en 2015.

Airbus ha vendido más de 700 aviones en Latinoamérica y Caribe, de los que más de 450 están en servicio y casi 350, pendientes de entrega. En la última década, Airbus ha triplicado su flota en servicio, que representa más del 60 por ciento de los aviones operativos en la región.

Las primeras entregas del modelo de Eurocopter se esperan para finales de 2013

Starlite Aviation Group, cliente de lanzamiento del Super Puma AS332 C1e



EADS Eurocopter

director de Business Development del Grupo Eurocopter. El Starlite Aviation Group, radicado en Irlanda y en Sudáfrica, ofrece en todo el mundo un amplio abanico de servicios de helicóptero a clientes tales como agencias de la ONU u ONG para operaciones de mantenimiento de la paz o de apoyo logístico, incluidos el transporte de pasajeros y de cargas, trabajos aéreos con cargas pesadas, servicios de patrulla y transporte de personal ejecutivo. El nuevo Super Puma, adquirido conforme a un programa de renovación de flota y de expansión, se sumará a la ya de por sí gran flota del operador, que en la actualidad cuenta con diez Puma SA330 de Eurocopter.

Bimotor de peso medio

El AS332 C1e es un aparato bimotor de peso medio que ofrece grandes prestaciones y pertenece a la bien conocida familia Super Puma/Cougar. Este potente y veloz helicóptero tiene capacidad para larga distancia y para cargas útiles muy elevadas, de hasta 4,3 toneladas, para transporte de equipamiento y de pasajeros, así como para operaciones de búsqueda y salvamento. Gracias a sus potentes motores MAKILA 1A1, su moderna aviónica y un piloto automático de 4 ejes de última generación, este Super Puma es capaz de operar en las condiciones más difíciles, ya sea en entornos marinos, de nieve o arenosos.

Eurocopter y Starlite Aviation Group han firmado un contrato de compra de dos helicópteros AS332 C1e al que acompañan dos opciones adicionales. El nuevo AS332 C1e es una versión del helicóptero Super Puma de Eurocopter que ofrece una configuración específica, plazos más breves de entrega y costes operacionales y de mantenimiento en extremo competitivos.

“Starlite ha puesto de manifiesto un alto grado de experiencia en la ejecución de misiones altamente complicadas en entornos exigentes; y le deseamos el mayor de los éxitos con este nuevo helicóptero de alto rendimiento”, declaró Fabrice Arfi,

El programa avanza con la vista puesta en cerrar los detalles de la configuración a mediados de 2013

El 737 MAX finaliza la fase de diseño 'concepto firme'



Boeing

Boeing ha dado por concluida la definición general del 737 MAX, completando así un importante hito en el proceso de desarrollo conocido como 'concepto firme'. “El equipo tiene listo un plan definitivo para incorporar todos los cambios necesarios con el fin de conseguir una reducción del consumo de combustible del 13% dentro del ámbito y el calendario del programa”, señaló Beverly Wyse, vicepresidenta y directora general del programa 737.

Entre los cambios que inciden en el consumo de combustible, destacan los nuevos motores

LEAP-1B de CFM International, un cono de cola rediseñado y puntas de ala de tecnología avanzada.

Una vez cerrado el concepto firme, también se ha diseñado el plan de construcción para el 737 MAX, que incluye una línea de transición para en la que se ensamblarán las primeras unidades antes de integrar el nuevo modelo en las líneas de producción actuales del 737 en Renton (Washington). “Se mantienen las previsiones de entregar el primer avión en 2017”, apuntó Michael Teal, ingeniero jefe del proyecto 737 MAX.

El objetivo es impulsar el crecimiento y la competitividad

Los ministros europeos deciden invertir en el espacio



ESA

La Agencia Espacial Europea (ESA) cerró con éxito la reunión del Consejo a Nivel Ministerial, que se desarrolló en Nápoles (Italia) durante los días 20 y 21 de noviembre. Ministros de los 20 países miembros de la ESA y de Canadá han asignado 10.000 millones de euros para las actividades espaciales de la Agencia y sus futuros programas.

Los ministros centraron las inversiones en áreas con gran potencial de crecimiento o con un impacto inmediato y directo en la economía, como las telecomunicaciones y la meteorología. Aprobaron el nivel de recursos de la ESA para el periodo 2013-2017, las propuestas para el ámbito de la Observación de la Tierra y confirmaron el compromiso de Europa para la explotación de la Estación Espacial Internacional (ISS por sus siglas en inglés).

Asimismo, aseguraron las inversiones para los estudios de definición detallada de la nueva lanzadera Ariane 6 y la continuación del desarrollo de la adaptación del Ariane 5 ME, con el objetivo de desarrollar el máximo número de aspectos comunes entre ambas lanzaderas. Estas actividades se financiarán durante dos años y en el año 2014 se tomará una decisión sobre la conti-

nuidad de ambas lanzaderas.

Colaboración en el MPCV

Los ministros dieron luz verde a Europa para proporcionar el módulo de servicio del nuevo vehículo espacial multifunción Orión (Multipurpose Crew Vehicle, MPCV) de la NASA como una contribución en especie para las operaciones de la ISS en el periodo 2017-20. Esta decisión es muy importante para Europa desde un punto de vista estratégico, ya que permitirá una colaboración entre la ESA y la NASA en el futuro sistema de transporte de humanos en el espacio. Además, los ministros de los países miembros de la ESA aprobaron una declaración política para definir cómo se puede obtener, de la Agencia Espacial Europea, el máximo beneficio para Europa. Con ello, los ministros han iniciado un proceso capaz de definir cómo la ESA puede adaptar sus operaciones para aprovechar tanto su marco intergubernamental como sus competencias europeas en el espacio. También han mostrado su disposición para asegurar la coordinación y la coherencia entre el proceso iniciado por parte de la ESA y el iniciado por parte de la Unión Europea.

Azerbaijan Airlines compra seis E-Jets

Embraer ha firmado un pedido en firme de cuatro jets Embraer 190 con Azerbaijan Airlines (AZAL), la compañía nacional de Azerbaiyán. Esta previsto que las entregas comiencen en el tercer trimestre de 2013. El valor de la operación asciende a un total de 180,8 millones de dólares.

AZAL también ha comprado a Embraer, a través de su subsidiaria en propiedad ECC Leasing, dos Embraer 170 de segunda mano, el primero de los cuales será entregado en el segundo trimestre de 2013, según las previsiones de la compañía. A finales del próximo año seis E-Jets estarán volando en las redes nacionales e internacionales de AZAL desde el Heydar Aliyev International Airport (GYD), base principal de la compañía en Bakú.

"El pedido de Azerbaijan Airlines incrementa la presencia de Embraer en Europa del Este, una región en la que vemos un gran potencial para los E-Jets para ayudar a las compañías aéreas a renovar eficientemente sus flotas y abrir nuevas rutas", dijo Paulo César Silva, presidente y CEO de Embraer, Aviación Comercial. "La estratégica posición geográfica de Azerbaiyán ofrece un excelente po-



Embraer

tencial para el desarrollo de conexiones aéreas con Europa, la región CIS, Oriente Medio y Asia. Tanto con el E170 como con el E190, AZAL tendrá la flexibilidad para crecer con una combinación ideal de frecuencia y número de asientos que sólo la familia de E-Jets puede ofrecer", aseguró. AZAL está introduciendo los E-Jets como parte de una estrategia de renovación de su flota que incluye el reemplazo de turbopropulsores. Azerbaijan Airlines se convierte en el cliente número 25 de E-Jets en Europa.

breves

Toman forma los tres primeros A400M

Los tres primeros A400M en producción ya están en la FAL (Final Assembly Line) de la planta de EADS Airbus Military en Sevilla. En la imagen se puede ver al MSN7, más alejado en el plano –será el primero en ser entregado a un cliente, Francia– a la espera de que se le instalen los motores; el MSN8, en el centro –con destino Turquía– y el MSN9 –también con destino Francia– sometidos a las pruebas de suelo. Estas pruebas continuarán una vez se complete el ensamblaje total de la aeronave. Asimismo, el ensamblaje final del MSN10, con destino Francia, ha comenzado en las instalaciones de Airbus Military en Sevilla. Las cuatro aeronaves serán entregadas en 2013.



EADS Airbus Military

Iberia reparará componentes de los A318 de Tarom

Tarom, la compañía aérea con bandera de Rumanía, ha firmado un nuevo contrato con Iberia para el mantenimiento de componentes de su flota de aviones Airbus A318. El contrato tendrá validez por cinco años e incluye la reparación de los componentes, así como el acceso al pool de componentes de la flota. El contrato cubre todo tipo de componentes, ya sean electromecánicos, aviónicos, equipos de emergencia o de motores. Las tareas de mantenimiento comprendidas en el acuerdo se realizarán en las instalaciones de Iberia Mantenimiento situadas en Madrid.

El Eutelsat 21B, ya en órbita

El satélite de comunicaciones Eutelsat 21B fue lanzado con éxito el pasado 10 de noviembre desde el Centro Espacial de Kourou. Thales Alenia Space es el contratista principal para este programa, en nombre de Eutelsat Communications. Embarcando 40 transpondedores, el satélite reemplazará al Eutelsat 21A, aumentando en más de un 50% la actual capacidad de la posición orbital de 21,5° este. Éste es el satélite número 23 construido por Thales Alenia Space para Eutelsat. Tendrá una vida útil de más de 15 años y los servicios que ofrecerá dan cobertura a Europa, Norte de África, Oriente Medio y Asia Central.

Alestis hace entrega a Boeing de los tips del primer 787-9

El pasado 31 de octubre Alestis Aerospace hizo entrega a Boeing de los tips para su primer 787-9. La compañía española ya envió una pareja de strakelets a Boeing a principios del pasado mes de octubre, completando así su participación en el primer modelo 787-9 que se ensamblará próximamente en Salt Lake City (Utah). "El reto ahora en este Programa, B787-9, es entregar otros tres aviones completos antes de finalizar el año", indicó la responsable del Programa, Ana de León.

EADS celebra la 'Ability Week' por la integración laboral de personas con discapacidad

Durante la semana del 12 al 16 de noviembre, EADS celebró a nivel internacional la 'Ability Week', una semana dedicada a la integración laboral e igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. En España, esta iniciativa se celebró de la mano de la Fundación Adecco y fue apadrinada por Pablo Pineda, primer licenciado europeo con síndrome de Down.

En estos siete días, se llevaron a cabo acciones de sensibilización, normalización y formación. Una de ellas consistió en pedir a los 10.000 empleados que firmaran el 'Manifiesto Ability', en el que se les invita a cumplir con siete principios generales a través de los que cada persona puede apoyar la integración laboral de personas con discapacidad. En el segundo día, todos los empleados apoyaron simbólicamente la iniciativa vistiendo de rojo

con el mensaje "Yo trabajo por la discapacidad" y experimentaron alguna limitación como por ejemplo escribir un email con una sola mano, trabajar con tapones para reducir su capacidad auditiva o visualizar un video corporativo sin imagen, sólo con sonido. El jueves 15 se llevó a cabo el programa 'Coach Ability', en el que se formó a personas con discapacidad en la propia empresa, y el viernes 16 tuvo lugar el 'Ability School Day', un programa educativo para estudiantes de primaria que se desarrolla desde enero con el objetivo de crear conciencia social, eliminar prejuicios y promocionar el deporte adaptado y paralímpico en colegios de España.

Autonomía e independencia

Este proyecto ha sido apadrinado por Pablo Pineda, pri-

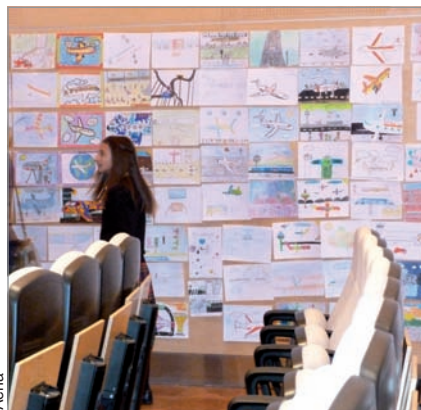
mer licenciado con Síndrome de Down y colaborador de la Fundación Adecco, quien subrayó que "si queremos tener una sociedad inclusiva, si queremos que las personas con discapacidad tengan las mismas oportunidades, la integración en el mercado laboral es uno de los pasos más importantes que debemos dar. El empleo es sinónimo de autonomía e independencia".

Junto a él también han estado presentes en la iniciativa dos empleados de la compañía que tienen discapacidad y que participaron en la campaña de comunicación interna 'Gente Ability', además de Mariano Alonso, director de recursos Humanos de EADS en España; José María Palomino, director de RSC de EADS en España; y Arancha Jiménez, directora de operaciones de Fundación Adecco.

Madrid-Barajas premia a los ganadores del III Concurso Infantil 'Así nos ven'

El Aeropuerto de Madrid-Barajas entregó los premios a los doce ganadores del III Concurso de Dibujos y Redacciones 'Así nos ven', dirigido a los alumnos de Educación Primaria que durante el curso escolar 2011-2012 participaron, con sus colegios, en las visitas educativas del programa 'Ven volando'. Los dibujos y redacciones recibidos tras la visita a las instalaciones de Madrid-Barajas han reflejado la visión que los más pequeños tienen sobre el Aeropuerto y su funcionamiento y serán expuestos a partir del mes de diciembre en el pasillo que da acceso a la Terminal T2 del Aeropuerto desde el Metro y el Parking P2.

Los galardonados del certamen recibieron como regalo una cámara fotográfica digital, un MP5 y un estuche de dibujo como primer, segundo y tercer premio, respectivamente. También se hizo entrega de un obsequio a todos los escolares



y representantes de los colegios que asistieron al acto.

Durante este año, cerca de 6.000 escolares ya han participado en 237 visitas educativas del programa 'Ven volando', enfocadas a colegios con niños a partir de 6 años.

Globalia ayuda a financiar los viajes de los universitarios

La división minorista del Grupo Globalia, formada por Halcón Viajes y Viajes Ecuador, ha creado la nueva web www.marcateunsinpa.com. El objetivo es ayudar a los estudiantes universitarios de toda España a financiar sus viajes de fin de curso o de paso del ecuador, para ello facilitan un buen número de recursos para que su viaje les salga gratis, o casi gratis.

Una vez que se ha decidido el destino, es preciso pedir un presupuesto en cualquiera de las oficinas que Halcón Viajes y Viajes Ecuador tienen abiertas al público en toda España. Con una pre-reserva, la agencia entregará un código de acceso para que cada grupo cree su propia web. En ella podrá publicar sus eventos, el calendario de las fiestas que se programen y compartir toda esta información con sus amigos y compañeros. La página que más visitas reciba será premiada por "Márcate un sinpa" con dos billetes de avión. Si además, el grupo abre la cuenta de su viaje en Openbank, esta entidad

bancaria colaborará con los primeros 20 euros por persona. Las principales discotecas de cada ciudad también se han sumado a esta iniciativa ofreciendo a los estudiantes condiciones especialmente enfocadas a recaudar fondos.

Descuentos para personas sordas

Otra de las últimas iniciativas de Halcón Viajes ha sido la firma de un acuerdo con CNSE (Confederación Estatal de Personas Sordas) y FEXAS (Federación Extremeña de Asociaciones de Personas Sordas), en virtud del cual Halcón Viajes ofrecerá descuentos y promociones especiales en paquetes vacacionales a las personas sordas que integran la red asociativa de la CNSE. Asimismo, las tres entidades estudiarán la futura puesta en marcha del Servicio de videointerpretación SVISUAL en las oficinas de Halcón Viajes, lo que garantizaría una comunicación sin barreras con las personas sordas.

breves

EADS y Aviación Sin Fronteras, juntos por la infancia

La Asociación Síndrome de Down de Jaén pasó un fin de semana en Sevilla gracias a la colaboración de EADS y al proyecto 'Alas de la Sonrisa' de la Asociación Aviación Sin Fronteras. La excursión consistió en visitar la factoría de ensamblaje de Airbus Military, el Aeropuerto de San Pablo y terminó con una divertida visita al parque Isla Mágica.



EADS Airbus

Tablets de alquiler para turistas

El Aeropuerto de Madrid-Barajas ha puesto a disposición de los pasajeros un servicio de alquiler de tablets y routers con un precio que va de los 6 euros al día por tablet, desde 3 hasta 8 euros diarios por el router o desde los 13 euros al día por ambos, con seguro a todo riesgo incluido. El objetivo es que el visitante pueda alquilar su equipo nada más aterrizar en Madrid y devolverlo en el momento en el que facture su equipaje cuando vaya a abandonar la capital.

Air Europa en la Nube

La aerolínea de Globalia ha lanzado un blog bajo el título 'Air Europa en la Nube'. Pretende ser una herramienta útil para escuchar al cliente a través de sus comentarios e informarle de todos los aspectos que rodean el mundo de los viajes como destinos, horarios y situación meteorológica, entre otros. El blog se acopla a la pantalla de smartphones y tablets.



AYUNTAMIENTO DE
GETAFE

- 15 millones de metros cuadrados de suelo industrial
- TECNOGETAFE. Referencia nacional e internacional
- 9 polígonos industriales
- Centro Logístico de Abastecimiento

Getafe Industrial

◆ Invierta en Getafe

• Delegación de Urbanismo

Plaza de la Constitución, 1 - Tfno. 91 202 79 38

• Delegación de Hacienda

Plaza de la Constitución, 1 - Tfno. 91 202 79 25

◆ Agencia de Desarrollo Local Getafe Iniciativas (GISA)

Calle Padre Blanco, 2 - Tfno. 91 665 36 20

- Locales para la ubicación de empresas para emprendedores
- Servicios de Apoyo Empresarial

◆ Agencia Local de Empleo y Formación (ALEF)

Calle Díaz y Barcala, s/n - Tfno. 91 665 44 00

- Bolsa de empleo y Orientación laboral
- Programas de formación



**Qué Gente!
Qué Getafe!**

DICIEMBRE**THE FLYING SHOW**

Fecha: del 01 al 02 de diciembre.
Lugar: Birmingham, Reino Unido.
Web: www.theflyingshow.co.uk

AEROMART TOULOUSE

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

2013**FEBRERO****WORLD ATM CONGRESS MADRID**

Fecha: del 12 al 14 de febrero.
Lugar: Madrid, España.
Web: www.worldatmcongress.org

AEROCON ANAHEIM

Fecha: del 12 al 14 de febrero.
Lugar: Anaheim, Estados Unidos.
Web: www.aeroconshows.com

**AIRCRAFT MAINTENANCE
RUSSIA & CIS MOSCÚ**

Fecha: del 19 al 21 de febrero.
Lugar: Moscú, Rusia.
Web: www.events.ato.ru

AVIONICS EUROPE

Fecha: del 20 al 21 de febrero.
Lugar: Munich, Alemania.
Web: www.avionics-event.com

AIR CARGO AFRICA

Fecha: del 20 al 22 de febrero.
Lugar: Johannesburgo, Sudáfrica.
Web: www.stattimes.com

MARZO**HELI EXPO 2013**

Fecha: del 4 al 7 de marzo.
Lugar: Las Vegas, Estados Unidos.
Web: www.rotor.com/heliexpo

AEROCON ORLANDO

Fecha: del 6 al 7 de marzo.
Lugar: Orlando, Estados Unidos.
Web: www.aeroconshows.com

**AIRCRAFT FINANCE AND LEASE
RUSSINA AND CIS MOSCÚ**

Fecha: 12 de marzo.
Lugar: Moscú, Rusia.
Web: www.events.ato.ru

HOMSEC 2013 MADRID

Fecha: del 12 al 15 de marzo.
Lugar: Madrid, España.
Web: www.homsec.es

ASIAN BUSINESS AVIATION

Fecha: del 19 al 21 de marzo.
Lugar: Hong Kong, China.
Web: www.asianbusinessav.com

AIR FREIGHT ASIA

Fecha: del 19 al 21 de marzo.
Lugar: Hong Kong, China.
Web: www.airfreightasia.com

ABRIL**ASIAN AEROSPACE INTERNATIONAL
EXPO & CONGRESS**

Fecha: del 8 al 11 de abril.
Lugar: Hong Kong, China.
Web: www.asianaerospace.com

AEROSPACE TESTING HAMBURGO

Fecha: del 9 al 11 de abril.
Lugar: Hamburgo, Alemania.
Web: www.aerospacetesting.com

**AIRCRAFT INTERIORS EXPO
2013 HAMBURGO**

Fecha: del 09 al 11 de abril.
Lugar: Hamburgo, Alemania.
Web: www.aircraftinteriorsexpo.com

**PASSENGER TERMINAL
EXPO 2013 VIENA**

Fecha: del 09 al 11 de abril.
Lugar: Viena, Austria.
Web: www.passengerterminal-expo.com

INTER AIRPORT INDIA

Fecha: del 11 al 12 de abril.
Lugar: Nueva Delhi, India.
Web: www.interairportindia.com/

AVIATION WEEK MRO AMERICAS

Fecha: del 16 al 18 de abril.
Lugar: Atlanta, Estados Unidos.
Web: www.aviationweek.com

AEROMART MONTREAL 2013

Fecha: del 23 al 25 de abril.
Lugar: Montreal, Canadá.
Web: www.aeromart.tm.fr

AERO FRIEDRICHSHAFEN

Fecha: del 24 al 27 de abril.
Lugar: Friedrichshafen, Alemania.
Web: www.aero-expo.com

AGENDA

MAYO**AIRPORT SHOW DUBAI**

Fecha: del 6 al 8 de mayo.
Lugar: Dubai, EAU.
Web: www.theairportshow.com

MTEX CHEMNITZ

Fecha: 7 y 8 de mayo.
Lugar: Chemnitz, Alemania.
Web: www.mtex-chemnitz.de

AP AND M EXPO EUROPE

Fecha: del 7 al 9 de mayo.
Lugar: Londres, Reino Unido.
Web: www.apmexpo.com

EBACE GINEBRA

Fecha: del 14 al 16 de mayo.
Lugar: Ginebra, Suiza.
Web: www.ebace.aero

EASTEC WEST SPRINGFIELD

Fecha: del 14 al 16 de mayo.
Lugar: West Springfield, EE.UU.
Web: www.easteconline.com

SITDEF 2013 PERÚ

Fecha: del 15 al 19 de mayo.
Lugar: Lima, Perú.
Web: www.sitdef.com

TIL KIELCE

Fecha: del 21 al 24 de mayo.
Lugar: Kielce, Polonia.
Web: www.til.targikielce.pl

RAPID ATLANTA

Fecha: del 22 al 25 de mayo.
Lugar: Atlanta, EE.UU.
Web: www.sme.org

EXPO AERO BRASIL 2013 EAB

Fecha: del 23 al 26 de mayo.
Lugar: Sao Paulo, Brasil.
Web: www.expoaerobrasil.com.br

AERO EXPO UK SYWELL

Fecha: del 31 de mayo al 2 de junio.
Lugar: Sywell, Reino Unido.
Web: www.expo.aero/uk



Residencial *El Lago*

desde

98.000€

Viviendas de 3 dormitorios
garaje y trastero incluidos

Su vivienda por 300€ al mes



Información

665 691 800

HORARIOS

Lunes a Viernes tardes de 16:30 a 21:00 h.

Sábados mañana y tarde de 11:30 a 21:30 h.

Domingos mañanas de 11:30 a 14:30 h.



DESARROLLANDO EL FUTURO



Paseo de John Lennon, nº 4
28906 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.