



EMBARCAMOS CON...

Miguel Ángel Gómez Tierno, director de la ETSIA



Desde 2008 dirige la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la UPM, centro que imparte estudios de aeronáutica desde 1928, aunque la vinculación de Gómez Tierno a ella comenzó hace más de 30 años cuando ingresó como alumno. [página 06](#)

PLAN DE VUELO

CESA participa en Aero India 2013

CESA estuvo presente en la novena Exhibición Internacional de Aeronáutica, Defensa y Aviación Civil celebrada en Bangalore, India, en febrero. La compañía participó, además, en la inauguración de la planta de Wipro Infrastructure Engineering, que fabricará piezas para la empresa española. [página 04](#)

EMPRENDEMOS VUELO

Air Lease Corporation encarga 25 A350 XWB

La compañía estadounidense de leasing aeronáutico ha firmado un contrato con Airbus para la adquisición de 25 aviones de la Familia A350 XWB, que consta de 20 A350-900 y cinco A350-1000. Además, ALC tiene una orden de compra de otros 14 aviones A321neo. [página 10](#)

ESCALA EN BARAJAS

Barajas inicia las operaciones de aviación ejecutiva

Gestair SA y Multiservicios Aeroportuarios SA han iniciado con normalidad su actividad operativa en el Aeropuerto de Madrid-Barajas como empresas concesionarias de la gestión de aviación ejecutiva y de negocios, que hasta entonces se realizaba en la Base Aérea de Madrid-Torrejón. [página 14](#)



MADRID, EPICENTRO DEL SECTOR ATM MUNDIAL

Ifema, Feria de Madrid, acogió del 12 al 14 de febrero la primera edición del World ATM Congress, un evento dedicado al sector de la gestión del tráfico aéreo, organizado por CANSO en colaboración con ATCA. Con una buena acogida tanto de público –más de 5.000 asistentes profesionales de más de 100 países– como de empresas y organismos expositores –160 en total–, la cita madrileña es un nuevo foro para la industria aeronáutica en España que cuenta con la participa-

ción de los principales actores del sector. Un total de 350 delegados asistieron a su conferencia inaugural, que contó con la presencia de la ministra de Fomento, Ana María Pastor, el presidente y CEO de ATCA, Peter F. Dumont; el director general de CANSO, Jeff Poole; el director de Navegación Aérea de AENA, Ignacio González, y el presidente de AENA, Manuel Vargas. La organización ya ha anunciado que el año que viene el World ATM Congress repetirá ubicación. [página 12](#)



ESCALA EN TRES CANTOS

Tecnología de GMV y Thales en el Amazonas 3 de Hispasat

El satélite de telecomunicaciones Amazonas 3 de Hispasat fue lanzado el 7 de febrero desde el centro espacial de la ESA en Kourou. Thales Alenia Space España participa en el proyecto con varios sistemas y equipos, mientras que GMV se encargará del suministro del centro de control de satélite. [página 17](#)

Un ambicioso
proyecto educativo
basado en la
formación integral
y personalizada



Colegio Colaborador
Universitario
ALFONSO X EL SABIO

916 839 889

secretaria@colegioaristos.com

Avda. Juan Carlos I, 12. 28905 Gatafe (Madrid)

www.colegioaristos.com

Abierto Plazo de Matriculación
Curso 2013 / 2014



Una forma de vida

ARISTOS
European School
líderes del futuro

Nuestra Oferta Educativa

- Alto nivel Académico (Desarrollo de hábitos de trabajo y esfuerzo)
- Programa de bilingüismo por inmersión
- (Intercambios Escolares Internacionales)
- Nuevas Tecnologías (TIC desde Educación Infantil)
- Educación en Artes (Música, Pintura...)
- Educación Deportiva (Judo, Baloncesto y Natación curricular)
- Educación en Valores (Sentido Crítico y Emprendedor)

Gestión del Conocimiento de la Información:

- Interactive Virtual Classroom (Aulas y libros digitales, programa de formación)
- Entorno Personal de Aprendizaje (Edición del Conocimiento)
- Gaming (trabajo Colaborativo)

Desarrollo Personal

- Inteligencia Múltiple y Emocional
- Protocolo Apoyo Ordinario al Proceso de Enseñanza y Aprendizaje
- Enseñanza y Aprendizaje
- Emprendiendo (Espíritu innovador y emprendedor)



La mejor formación
...más necesaria que nunca

sumario

4 **plan de vuelo**

embarcamos con...

6

8 **Formación y Empleo**

emprendemos vuelo

10

12 **a fondo**

escala en...

14

18 **FUERA DE PISTA**

20 **tal como éramos**

AGENDA 22

Nuevos encuentros aeronáuticos en Madrid

La capital de España ya suma un nuevo encuentro relativo al sector aeronáutico que tiene perspectivas de convertirse en cita anual, al menos un año más: el World ATM Congress, celebrado en IFEMA, Feria de Madrid, del 12 al 14 de febrero. Se trata de la primera vez que tiene lugar esta nueva feria, organizada por CANSO, Civil Air Navigation Services Organisation, en colaboración con ATCA, Air Traffic Control Association. Los números obtenidos en esta edición inaugural indican que el ATM Congress ha tenido un gran éxito de participación, sumando a los principales actores de la industria de la gestión del tráfico aéreo en todo el mundo. 160 empresas y más de 5.000

profesionales estuvieron presentes en la nueva cita madrileña. No es baladí, ya que el sector aeronáutico español debe aprovechar cualquier opción de promoción y negocio para ayudar al conjunto de la sociedad a superar la crisis que vivimos en la actualidad.

La ciudad de Madrid es un escaparate perfecto para ello. Así quedó patente el año pasado en Unvex 2012, Cumbres Española de Sistemas No Tripulados, una convocatoria que este año se celebró en Perú. En marzo la industria, esta vez la especializada en seguridad, tiene una nueva oportunidad para mejorar su rendimiento: el IV Salón Internacional de Tecnologías de Seguridad y Defensa, HOMSEC 2013.

editorial

en cabina

Rescatando la aviación histórica

Desde su aparición en Occidente, a mediados del siglo pasado, las colecciones y museos de aviones históricos en vuelo han venido desempeñando un papel fundamental en el fomento y difusión de la cultura aeronáutica de base. Cuentan con la enorme ventaja de mostrar hitos esenciales en el desarrollo de la aviación con la elocuencia que sólo los aparatos "vivos" pueden ofrecer. La aviación histórica es un mundo fascinante que facilita el retorno a las tecnologías simples y los procedimientos del pasado para su estudio, conservación y disfrute por las generaciones venideras; un inmenso almacén de conocimiento que resulta todo menos inútil y que es preciso conservar para comprender, de primera mano y en vivo, los secretos que desvelaron para nosotros quienes nos precedieron. Hay, pues, una labor permanente de búsqueda de soluciones a problemas de otra época que exige mantener vivas técnicas caídas en desuso y que, de otro modo, habrían desaparecido hace tiempo.

La Fundación Infante de Orleans pronto cumplirá 25 años de exitosa labor en un campo sin precedentes en España desde su nacimiento en 1989. Los 40 ejemplares que conforman su colección han sido rescatados y devueltos a su condición de vuelo partiendo a veces de simples esqueletos de chatarra o madera, gracias al firme apoyo de muchas personas e instituciones, entre las que ocupa un lugar destacado EADS/CASA. Nos encontramos en un momento decisivo para que una de las colecciones más importantes de Europa alcance el futuro que merece. Desde que en 2005 la FIO apostara por Getafe, hemos recibido el apoyo decidido y sostenido tanto de su Ayuntamiento como de EADS/CASA para materializar muy pronto, según parece, el traslado definitivo de la colección a Getafe. Será imprescindible, además, la ratificación de la aprobación otorgada en su día por el Ejército del Aire para la operación de vuelo en la Base. No pudo ser 2011, año del centenario de Getafe como cuna de la aviación española (junto a Cuatro Vientos), el de la colocación de la primera piedra del museo volante que tanto anhela y merece. ¿Lo será 2013, no-nagésimo aniversario de la fundación de CASA?

"La FIO pronto cumplirá 25 años de exitosa labor en un campo sin precedentes en España"



Carlos Valle, presidente de la Fundación Infante de Orleans



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

FE DE ERRATAS

* El lanzamiento del programa C295 fue en el año 1996, no en 2001 como se dice en la entradilla del reportaje C295, quince años surcando los cielos publicado en el número anterior. 2001 es el año de la primera entrega.

Nuevo récord para el lanzador europeo, que puso el 7 de febrero 10,317 toneladas en órbita geostacionaria

Astrium completa 54 lanzamientos de Ariane 5 consecutivos

Desde Kourou se lanzó el pasado 7 de febrero con éxito un Ariane 5 por quincuagésima cuarta vez consecutiva, confirmando así la fiabilidad del lanzador europeo que desarrolla y construye Astrium, la primera empresa europea del sector espacial.

Para este vuelo del Ariane –que hizo el número 212 en su historia– el rendimiento exigido fue colocar 10.317 kilogramos en órbita geostacionaria, de los cuales los dos satélites sumaban 9.503 kilogramos, un nuevo récord. El resto correspondía a la masa del SYLDA (sistema de lanzamiento doble de Astrium) y de las estructuras de adaptación de los satélites.

La versión de Ariane 5 utilizada para este lanzamiento, denominada "ECA", hace posible poner en órbita dos cargas útiles con un único lanzador, minimizando así los costes de explotación.

Un programa de mejora constante, gestionado por AS-



ESA-CNES-ARIANESPACE/JIM Guillon

trium junto con la Agencia Espacial Europea (ESA), posibilita aumentar las prestaciones del lanzador, permitiendo una continuidad en la reducción de costes posibilitando que Ariane 5 siga teniendo cifras récord de masa colocada en órbita geostacionaria. Tal es el caso hoy, con más de 10,3 toneladas.

Astrium es contratista principal del lanzador europeo Ariane 5 desde 2003. A tal efecto, la empresa coordina una cadena industrial de proveedores que agrupa a más de 550 empresas (de las que más del 20% son pymes) en doce países europeos. Gracias a la experiencia obtenida y a las inversiones llevadas a cabo por la empresa desde hace más de una década, Ariane 5 se ha convertido en el lanzador más fiable del mercado mundial y ha podido aumentar su capacidad de transportar carga a órbita geostacionaria en casi una tonelada.

Wipro Infrastructure Engineering inaugura una nueva planta en la que fabrica piezas para la compañía española

CESA, en Aero India 2013

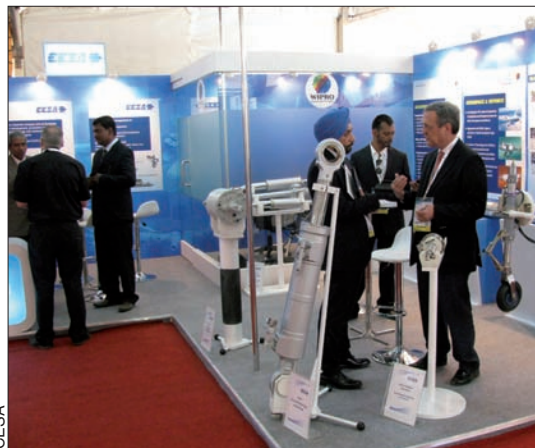
CESA participó en Aero India 2013, la novena Exhibición Internacional de Aeronáutica, Defensa y Aviación Civil, celebrada en Bangalore del 6 al 10 de febrero. Se trata del encuentro de la industria aeronáutica más grande de Asia, en el que han participado 27 países y más de 700 expositores.

La empresa con sede en Getafe aprovechó para dar a conocer sus líneas de producto, así como para establecer un primer contacto para potenciales proyectos con otras empresas indias e internacionales con presencia en Asia-Pacífico. La compañía compartió stand con la empresa india Wipro Infrastructure Engineering, establecida en Bangalore. CESA firmó un acuerdo estratégico con Wipro para ofertar conjuntamente nuevos proyectos de aeronaves que se están lanzando actualmente en India. La creación de esta alianza con la industria india permite a CESA introducirse en el continente asiático y establecer las bases para su futuro desarrollo en el sector aeronáutico del país.

Nueva planta de Wipro

Como resultado del acuerdo firmado en 2011 para la producción de componentes de ingeniería de precisión con Wipro Infrastructure Engineering, el pasado 5 de febrero representantes de CESA asistieron a la inauguración de la nueva planta de Wipro donde se llevará a cabo la fabricación de estos equipos.

La nueva planta está situada en una zona económica especial (SEZ), en Devanahalli, Bangalore. El acto fue presidido por Azim Premji, presidente de Wipro, en compañía de Klaus Richter, vicepresidente ejecutivo de Airbus y EADS; M. N. Vidyashankar, secre-



CESA

tario de Comercio e Industria del estado de Karnataka; y la dirección de la compañía española.

CESA considera a Wipro un socio con el que establecer sinergias y seguir consolidando su presencia en mercados internacionales, concretamente en el continente asiático. En palabras del director general de CESA, José Leal, el acuerdo con Wipro supone para EADS y CESA la oportunidad para trabajar con un partner fuerte en los programas actuales y para "cumplir con los objetivos de Offset en la India". Asimismo, aseguró que "CESA y Wipro serán capaces de explorar nuevas oportunidades de negocio en Asia-Pacífico y otros mercados emergentes". El acuerdo CESA-Wipro ha sido considerado como un ejemplo de referencia para las empresas indias en el marco de la creciente penetración de EADS en este mercado.

La compañía implanta equipos de automatización, radar y comunicaciones

Indra moderniza los sistemas ATM de Paraguay

Indra ha completado los trabajos de modernización de los sistemas de gestión de tráfico aéreo (ATM) de Paraguay. La compañía ha renovado el sistema de gestión automatizada de tráfico aéreo, el sistema radar secundario de vigilancia, ha desplegado un sistema de comunicaciones aeronáuticas y ha puesto en marcha un sistema de información meteorológica.

La Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de Paraguay (DINAC) dispone así de la tecnología que le permite gestionar un mayor número de vuelos de forma eficiente y con altos niveles de seguridad. Tanto el Centro de Control de Área Unificada (ACC-U) de Asunción como la torre de control del Aeropuerto Internacional Silvio Petirro-si, el que más actividad registra en el país, ya están utilizando el sistema de gestión automatizada de tráfico aéreo de Indra. Esta solución ofrece al controlador una visión completa de los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo, detecta posibles conflictos entre rutas con antelación y descarga al operador de tareas repetitivas.

Radar secundario

La compañía también ha implantado en las cercanías del aeropuerto una estación con un radar secundario de vigilancia aérea. Esta estación cubre la mayor parte del territorio de Paraguay y facilita datos precisos de la posición, altura e identificación de cada aeronave.

Respecto al sistema de comunicaciones, está integrado por seis estaciones de comunicaciones digitales por satélite ubicadas en los aeropuertos Guaraní, Mariscal Estigarribia, Pilar, Asunción, Bahía Negra y Concepción. Este sistema se ha complementado con un sistema de comunicaciones VHF para optimizar el servicio y dar cobertura al cien por cien del territorio.

El sistema de comunicaciones conecta los distintos aeropuertos y centros de control entre sí de forma directa, de modo que la comunicación entre controladores y personal de tierra resulta más sencilla y directa.

La Conferencia sobre Vehículos No Tripulados será del 15 al 20 de mayo en Lima

UNVEX se celebrará este año en Perú

UNVEX-13, la Conferencia sobre Vehículos No Tripulados en América Latina se celebrará en Lima, Perú, en el marco del Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales (SITDEF) que tendrá lugar en la capital peruana del 15 al 20 de mayo.

El evento organizado por IDS (Información Defensa y Seguridad) será el punto de encuentro para todas aquellas empresas, entidades, organismos, tecnólogos y reguladores interesados en conocer las últimas novedades tecnológicas y en establecer contacto con un mercado potencial en pleno auge, tanto para usos de defensa y seguridad como civiles.

Las conferencias incluyen seis sesiones en las que ponentes internacionales de



primer nivel y autoridades expondrán la situación de la tecnología y sus posibles aplicaciones concretas en la región, así como los casos de mayor éxito en países y zonas del área.

Los Sistemas No Tripulados, llamados UAV, se encuentran en fase de expansión a nivel mundial. Su utilización en

tareas de inteligencia, vigilancia, y reconocimiento es una práctica habitual en la protección de fronteras y recursos naturales en América Latina. Estas expectativas son las que han motivado a los organizadores de UNVEX, el mayor evento español de Sistemas No Tripulados, a organizar unas conferencias y una exposición sobre esta temática en Lima.

UNVEX América pretende ser la cita anual latinoamericana para todos aquellos interesados en esta tecnología, que ya tiene un lugar en las tareas de vigilancia y seguridad. La información y modalidades de participación pueden consultarse en la página web www.unvexamerica.com.

nombramientos



IATA

JEFFREY N. SHANE Consejero general de la IATA

Jeffrey N. Shane ha sido nombrado consejero general de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA). El próximo 2 de abril sucederá a Gary Doernhoefer, quien ostentaba el cargo hasta ahora. El responsable tiene una larga trayectoria en cargos de responsabilidad en el área de servicio público a lo largo de 25 años. Entre las funciones que ha desempeñado se encuentra el puesto de subsecretario para Políticas de Transporte en los Estados Unidos entre los años 2003 y 2008. Asimismo, Shane ganó el Premio L. Wetch Poque, galardón que otorga la revista Aviation Week & Space Technology, por sus méritos en el sector de la aviación comercial.



SENER

JOSÉ JULIÁN ECHEVARRÍA Director general de Unidad Estratégica de Negocio Aeroespacial de SENER

Ingeniero industrial por la ETSI Industriales de Bilbao, y poseedor de un MBA por la Universidad de Deusto, Echevarría deja su puesto de director de Operaciones de la Unidad Estratégica de Negocio Aeroespacial para hacerse cargo de la dirección general del área. Comenzó en SENER en 1989, en la sección de Estructuras y Mecanismos, para posteriormente convertirse en director de proyectos de Espacio y Defensa. Más tarde, pasó a ser jefe de Operaciones de la División de SENER en Bilbao y, desde 2007, el de director de Operaciones de la Unidad Estratégica de Negocio Aeroespacial.



INDRA

JUAN TÍNO Director general de Indra

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y MBA por el IESE, desde 1990, año en que se incorpora a Indra, desempeña responsabilidades directivas en Estrategia y Desarrollo Corporativo, en el mercado de Energía y Operadores y en la dirección de operaciones para Latam. En 2010 es nombrado director general adjunto y asume la responsabilidad de los negocios de Energía, Telecomunicaciones y Media. En enero de 2013 ha sido nombrado director general responsable de Servicios Globales, Producción y Medios. Con este cargo Tíno forma parte de la Alta Dirección junto a otros seis directores generales actuales, el consejero delegado y el presidente.



EADS Airbus

ERIC CHEN Presidente de Airbus China

Desde el pasado 1 de enero Eric Chen es el nuevo presidente de Airbus China, responsable de todas las actividades de la empresa en el país asiático. Llegado a Airbus en 1994 como director regional de ventas, ascendió a vicepresidente de Ventas y Negocio Exterior de Airbus China en 2001, desempeñando ese cargo hasta el año 2008, fecha en la que se convierte en vicepresidente de Negocio Comercial y Exterior. Anteriormente, Chen trabajó en diversas compañías en Shangai y París. Nacido en Shangai y graduado en la Universidad de Nanjing, forma parte de los pioneros de la compañía europea en el país asiático.

breves

El Salón Internacional Homsec llega a Madrid

Madrid acogerá del 12 al 15 de marzo el IV Salón Internacional de Tecnologías de Seguridad y Defensa (Homsec), que se consolida como la principal plataforma expositiva y profesional en los sectores de seguridad, defensa y protección en España. El evento pretende ser punto de encuentro entre administraciones, fuerzas armadas, cuerpos de seguridad, empresas del sector y centros de I+D+i. Numerosas compañías de primera línea, como Cassidian, Indra o Airbus Military ya han anunciado su presencia.

Cassidian equipará a Taiwán con una red TETRA

La empresa taiwanesa de telecomunicaciones ChungHwa Telecom, contratista principal, ha adjudicado a Cassidian el contrato para desplegar en Taiwán una red TETRA para el Ministerio de Defensa Nacional de la República de China que dé cobertura a toda la isla. Cassidian suministrará la red y los terminales a través de su distribuidor local de valor añadido Highpull Technology Co., Ltd.

Nuevo centro de Eurocopter en México

Eurocopter inauguró el pasado 14 de febrero en Querétaro (México) un nuevo centro de excelencia en la fabricación de componentes metálicos de alta tecnología, expandiendo así su huella industrial mundial y reforzando su presencia en el país. En la ceremonia estuvo presente el presidente de México, Enrique Peña Nieto, junto con importantes representantes gubernamentales.

Pruebas de frío del A400M

Mientras la cuenta atrás avanza para la entrega de los primeros A400M, Airbus Military ha realizado nuevas pruebas de frío en una configuración similar a la de producción en Canadá. El modelo demostró las capacidades de su equipamiento y del sistema de carga en estas condiciones meteorológicas, además de las prestaciones de los motores de serie, que aún no estaban disponibles en los anteriores tests. Las pruebas incluyeron tests de motores tras permanecer el avión 24 horas a temperaturas de hasta -32°C y vuelos de desarrollo, entre otras.



EADS Airbus Military

ulancia' en 2012 / Más de 1.500 alumnos visitaron el aeropuerto a lo largo del pasado año. **Gran Canaria:** Finaliza el 71% de los proyectos de Aislamiento Acústico del aeropuerto. **Málaga-Costa del Sol:** Logra la verificación favorable de su huella de carbono conforme a la norma UNE-ISO 14064. **Palma:** Aena Aeropuertos concluye la insonorización del 86% de las viviendas incluidas en el Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto. **Sevilla:** El punto solidario del aeropuerto sirvió de escaparate a cuatro ONG en 2012. **Tenerife Norte:** Aena Aeropuertos finaliza el proceso



MIGUEL ÁNGEL GÓMEZ

Director de la ETSI Aeronáuticos

“La ingeniería aeronáutica es una de las carreras más demandadas y con más salidas profesionales”

Después de estar vinculado más de 30 años a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid, Miguel Ángel Gómez Tierno hace balance de los estudios actuales en ingeniería aeronáutica y de cómo ha cambiado la Escuela desde su nacimiento hace ya casi 85 años, en 1928. Como no podía ser de otra manera, es Ingeniero Aero-

náutico y Doctor Ingeniero Aeronáutico por la Escuela que dirige, además de ser Licenciado en Astrofísica por la Universidad Complutense de Madrid. Durante un breve espacio de tiempo trabajó para el sector privado, en GMV como consultor a tiempo parcial. Además, fue secretario de la ETSIA desde 2001 hasta 2004, en los cuatro años posteriores fue jefe de estudios hasta que en 2008 fue

elegido para el cargo que ahora ocupa de director de la Escuela. Pero además de cumplir sus funciones como director, como docente imparte algunas asignaturas como Mecánica del vuelo atmosférico orbital, y otras asignaturas del Doctorado. También es copresidente de la Comisión Gestora de la Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio.

¿Cuál es la oferta educativa del centro?

Actualmente ofrecemos, además del plan de estudios antiguo de Ingeniería Aeronáutica y el Doctorado de Ingeniero Aeronáutico, los nuevos títulos de Bolonia que son el Graduado en Ingeniería Aeroespacial, el Máster en Ingeniería Aeronáutica –que empezará en 2014/2015– y el Doctorado de Aeronáutica. También tenemos varios Títulos Propios como el Graduado en Gestión y Operaciones del Transporte Aéreo con el que pretendemos formar a gestores aéreos, controladores y pilotos.

Además, contamos con otros servicios como la ejecución de proyectos de investigación, colaboraciones con las empresas del sector, cursos especializados, becas, bolsa de empleo, etcétera.

¿Ha aumentado la demanda de estos estudios en los últimos años?

Siempre ha sido una carrera muy demandada pero es verdad que en los últimos años se ha disparado. Concretamente en este curso recibimos 1.100 solicitudes en primera instancia y eso condujo a la subida de la nota de corte porque sólo podíamos ofrecer como máximo 600 plazas.

Los motivos de esta alta demanda son varios. Por un lado, una época de crisis hace que la sociedad se refugie en valores seguros y con esto la educación es muy anticíclica, es decir, cuando se matriculan más personas en los doctorados es cuando más baja está la oferta de empleo en el sector. Porque la gente decide invertir más en carreras como ésta que tienen prestigio, reconocimiento social y muchas salidas profesionales.

Otro factor a tener en cuenta es el aspecto glamuroso de esta carrera, porque se vende muy bien todo lo relacionado con los aviones y el espacio, es muy atractivo y llamativo, sin olvidarnos de lo que yo llamo 'el efecto Pedro Duque', egresado y profesor de esta Escuela, que marca un hito en la historia aeroespacial española y que para muchos es un modelo a seguir.

¿Cree que esta profesión tiene algo de vocacional?

Sin duda es muy vocacional. En la mayoría de los casos, nuestros alumnos son apasionados del aire y del espacio. Aunque es verdad que también hay gente que ha visto esta carrera como un reto, porque se dice que es la más difícil de España. De esto no tengo datos exactos pero es probable que sí sea una de las más difíciles. Esto hace que muchas personas que sacan notas de corte muy altas aprovechen la oportunidad. Pero realmente es una profesión que engancha mucho y que apasiona.

¿A qué nivel se encuentran los estudiantes españoles respecto a nuestros vecinos europeos?

El nivel que adquieren los egresados una vez terminado sus estudios es muy bueno, están muy preparados y más ahora que se preocupan más de la internacionalización. Si hablamos del nivel que tienen



“Las relaciones con las empresas del sector son imprescindibles para asegurar el futuro de nuestros alumnos”

antes de entrar en la Universidad, en nuestro caso, es bastante bueno ya que todos nuestros alumnos tienen unas notas de corte muy altas.

Además de la propia formación aeronáutica, ¿qué requisitos o actitudes debe tener el futuro profesional de esta industria?

Hay dos aspectos imprescindibles para el desarrollo profesional de este sector que son la internacionalización y la transversalidad. Salir fuera de España para estudiar o trabajar ahora es algo casi imprescindible y la mayoría está deseando tener la oportunidad para marcharse. Para ello son imprescindibles los idiomas, el inglés es completamente necesario y por nuestra industria luego sería el francés, alemán y en un futuro el chino. Además, hay que saber adaptarse a equipos multidisciplinares porque hasta hace unos años en tu puesto de trabajo te asignaban una función precisa y concreta pero ahora ya no, te introducen en equipos multidisciplinares en los que trabajas en cosas muy transversales.

¿Qué tipo de convenios y acuerdos tenéis con las empresas del sector?

Tenemos muchos y muy variados porque entendemos que las relaciones con las empresas del sector son imprescindibles para asegurar el futuro laboral de los alumnos.

Por un lado tenemos los acuerdos locales o también llamados 'punto a punto' que son los que tiene profesores, grupos de investigación o departamentos concretos con empresas del sector para desarrollar tecnologías, contratos o proyectos de investigación como por ejemplo con GMV,

Sener, EADS o ITP, entre otras empresas.

Por otro lado, a nivel institucional tenemos varias Cátedras de Empresa con GMV, EADS, Gamesa, ITP, Aernnova y Elecnor. Todas estas empresas firman un acuerdo institucional con unas cantidades económicas que se convierten en becas para los alumnos, viajes de prácticas, seminarios, etcétera. Actualmente estamos trabajando para en un futuro firmar una Cátedra con Indra.

Además, intentamos fomentar los Proyectos Fin de Carrera que en lugar de sacar el proyecto institucional teórico dentro de la "casa", pasen un semestre en la empresa designada desarrollándolo. De hecho, esto no sólo interesa al alumno sino también a dichas empresas porque en muchas ocasiones se quedan con él en la plantilla al finalizar el proyecto.

¿Qué media de alumnos salen de la carrera ejerciendo su profesión?

Antes de la situación de crisis económica me atrevería a decir que el paro en esta profesión era nulo, incluso algún alumno podía llegar a tener hasta cinco ofertas de empleo. Ahora, con la crisis, puede haber bajado algo pero es cierto que en este sector casi todo el mundo se coloca. Quizás en lo que ha cambiado es que ya no tienes tantas opciones a la hora de elegir en qué quieres trabajar. Diría que en esta profesión no existe apenas el paro porque, además, al ser tan demandada, hay gente que se coloca en otras industrias.

¿Cambiaría algo del Plan de Estudios?

Del plan antiguo apenas cambiaría nada, en tal caso, algunas asignaturas que no deberían estar porque fueron un poco his-

tóricas y quizás ya no tendrían mucho sentido y otras asignaturas que no están bien enlazadas. En cambio, en el plan de Bolonia se van a tener que cambiar cosas importantes porque sólo son cuatro años de carrera y hay aspectos que son mejorables. Pero los resultados y las posibles modificaciones no los vamos a ver hasta que no salga la primera promoción.

¿Cómo ha evolucionado el panorama de la ingeniería aeronáutica?

Siempre fue una ingeniería muy intensiva en cuanto a conocimientos y de alto nivel pero es un nicho muy pequeño comparado con otras industrias. Por decirlo de alguna manera, somos muy buenos pero muy pocos. Las cifras nos dicen que el número total de ingenieros aeronáuticos en toda la historia de España desde 1928 hasta la actualidad es de 5.000. Si lo comparamos con nuestros compañeros de industriales o telecomunicaciones es una cifra mínima, porque ellos son capaces de sacar 5.000 egresados al año.

Nuestro sector ha evolucionado muy intensivamente, hay grupos que son un referente como EADS CASA, nuestras empresas espaciales son de buena calidad y las constructoras de aeropuertos también, pero no somos muchos.

¿Qué queda de la ETSI Aeronáuticos de los primeros años?

Lo que queda de la Escuela de 1928 son los valores de solidez, rigor, trabajo, excelencia y constancia. Con la diferencia de que en esa época la promociones eran de 20 personas y ahora son de 300 además del salto tan alto que ha dado la tecnología. Los medios han cambiado mucho pero el fondo sigue siendo el mismo.

¿En qué momento se encuentra la ingeniería aeronáutica española?

Creo que vamos por buen camino, nuestra ingeniería está muy sana pero la crisis global afecta a todos y algo lo estamos notando a pesar de que se decía que no llegaría al sector aeroespacial. Es verdad que es uno de los sectores menos azotados pero también nos afecta.

A pesar de esto, la gente es muy buena y en muchos casos está reconocida internacionalmente a todos los niveles. No debemos tener ningún miedo al futuro, tenemos que ser optimistas.

¿Qué cree que les deparará a los futuros ingenieros aeronáuticos?

Espero que les llegue un futuro muy prometedor. Quizás ya no podrán elegir entre cinco ofertas de empleo, tendrán que adaptarse a las circunstancias pero deben ser optimistas porque están lo suficientemente preparados. También animarles a la formación continuada a lo largo de la vida, no como antes que cuando terminabas la carrera te ponías a trabajar y dejabas de estudiar. Ahora es muy importante seguir formándose con másteres, posgrados o cursos especializados. Porque esta tecnología evoluciona mucho y para estar entre los mejores hay que seguir estudiando.

Ahora tienen hasta el 12 de abril para desarrollar sus conceptos con el apoyo de un experto de Airbus

Nueve equipos españoles en la segunda ronda del Fly Your Ideas

Airbus ha seleccionado los 100 equipos de estudiantes de los cinco continentes que continuarán en el desafío del Fly Your Ideas 2013, el concurso del fabricante europeo que premia las ideas más innovadoras para dar forma al futuro de la aviación.

De los seleccionados, nueve equipos son españoles, incluyendo dos de la Universidad Politécnica de Madrid, uno de la Técnica de Barcelona, uno de la Universidad Europea de Madrid, dos del Instituto de Empresa, uno de la Universidad Pontificia de Comillas, uno de la Universidad Carlos III de Madrid y uno de la Politécnica de Valencia. Además, hay cinco estudiantes españoles en equipos extranjeros.

En esta fase de la competición, Airbus identificó las ideas más innovadoras de más de 600 equipos que participan en esta

tercera edición del concurso respaldado por la UNESCO. Ahora cada equipo seleccionado tiene hasta el 12 de abril para explorar, probar y desarrollar sus conceptos, con la ayuda de un experto y mentor de Airbus para apoyar, inspirar y retar a los competidores y pasar a la tercera y última etapa del certamen.

"Fly Your Ideas ofrece una oportunidad única para los estudiantes para obtener valiosos conocimientos sobre esta industria de vanguardia que hoy da soporte a más de 56 millones de puestos de trabajo y al 35 por ciento del comercio global," explicó Charles Champion, vicepresidente ejecutivo de Ingeniería de Airbus y patrón de Fly Your Ideas. "Estoy encantado de ver el entusiasmo de los equipos y de nuestros expertos de Airbus que se han comprometido

a compartir sus conocimientos con estos alumnos de todo el mundo que serán los innovadores del futuro", añadió.

A un paso de la final

Los estudiantes están compitiendo para ser uno de los cinco equipos finalistas que presentarán su idea a un panel de expertos de Airbus y de la industria en la sede de Airbus en Hamburgo (Alemania) el 12 de junio de 2013. La ceremonia de entrega de premios tendrá lugar en París el 13 de junio en la sede de la UNESCO. En juego están un primer premio de 30.000 euros y la posibilidad de que el equipo ganador organice en el campus una "semana de la innovación" dirigido por expertos de Airbus. Por su parte, el equipo finalista ganará 15.000 euros.

Curso Obtención
LMA B1.1
SEPTIEMBRE 2013



NUEVO Técnico de
Mantenimiento
de Aeronaves

Tfno. 901 22 888
www.cefoim.net

La Escuela promocionó el Grado en Piloto de Aviación

Adventia, presente en la Feria Aula Madrid



La Escuela de Pilotos Adventia estuvo presente un año más en el stand de la Universidad de Salamanca en la Feria AULA, un Salón Internacional del Estudiante y de la Oferta Educativa organizado por IFEMA y promovida por el Ministerio de Educación, que celebró su 21ª edición del 13 al 17 de febrero.

Bajo el lema "¿Volamos?, Nosotr@s ya volamos. Y tú... ¿te apuntas?", Adventia ofreció información a los visitantes sobre el Grado en Piloto de Aviación Comercial y Operaciones Aéreas de la Universidad de Salamanca que comenzará a impartirse en el curso 2013/14 y que sustituirá al actual Título Propio de Especialista en Aviación Comercial-Piloto de Transporte de Línea Aérea que se imparte desde el año 2005. Según informó Adventia, este nuevo Grado está adaptado al espacio europeo garantizando al alumnado una formación integral, en un periodo de cuatro años, que combina la calidad de sus medios materiales con la excelencia educativa y la inmediata incorporación laboral a las compañías aéreas. Los asistentes pudieron conocer los detalles relativos a la formación que se imparte, los requisitos previos para realizar dichos estudios así como las principales salidas profesionales dentro del sector aeronáutico.

Además, Adventia sorteó entre todos los visitantes que se acercaron al stand durante estos cinco días una sesión gratuita en uno de sus simuladores de vuelo.

España y EEUU firman un acuerdo de cooperación para el desarrollo de combustibles alternativos al queroseno

Los combustibles alternativos de aviación podrían crear 8.000 puestos de trabajos

Los análisis realizados en España muestran que la introducción de combustibles alternativos de aviación podría crear 8.000 puestos de trabajos directos e indirectos y ayudar a reducir la dependencia energética española.

Con el objetivo de reforzar estos programas, España y Estados Unidos firmaron el pasado 11 de febrero un acuerdo de cooperación sobre el desarrollo de biocombustibles para aviación. El acto fue presidido por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá, y el viceministro de Transportes de EEUU, John Porcari.

Con este acuerdo, suscrito por la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Isabel Maestre, y la directora ejecutiva de Asuntos Exteriores de la Administración Federal de Aviación (FAA) de EEUU, Carey J. Fagan, se refuerzan los programas emprendidos por ambos países con industrias e instituciones para el desarrollo de combustibles alternativos al queroseno.

España, a través de la empresa SENASA, lidera el programa ITAKA, financiado por la Comisión Europea, que realiza el I+D+i para la implantación de los combustibles de aviación en Europa y coordina la iniciativa española con las otras iniciativas europeas. El acuerdo de colaboración que se firma entre AESA y la FAA reforzará el liderazgo de España en este campo tecnológico.



M. Fomento

TRTO A310

Cinetic

**CURSOS HABILITACIÓN TIPO
RENOVACIÓN Y REVALIDACIÓN
MCC A310/300-600**



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



DESARROLLANDO EL FUTURO



COMPANHIA ESPANOLA DE SISTEMAS AERONAUTICOS S.A.

Paseo de John Lennon, nº 4
28906 Getafe - Spain
www.cesa.aero
contactocesa@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.

La compañía de leasing se convierte en el 35º cliente del avión más eficiente de Airbus

Air Lease Corporation firma un contrato por 25 A350 XWB

La compañía de leasing aeronáutico con sede en Los Ángeles, Air Lease Corporation (ALC), ha firmado un contrato por 25 aviones de la Familia A350 XWB, que consta de 20 A350-900 y cinco A350-1000, la versión más grande de la Familia A350 XWB, además de tener opciones para cinco A350-1000 adicionales. Con este nuevo pedido, ALC se convierte en el 35º cliente del A350 XWB y eleva la cartera de pedidos de este avión a 617.

"La Familia A350 XWB se está convirtiendo en el referente de la industria por su eficiencia en el segmento de largo radio" dijo Steven F. Udvar-Házy, presidente y consejero delegado de Air Lease Corporation. Por su parte, John Leahy, director del Área de Clientes de Airbus, afirmó que "ofrecer productos que reducen el consumo de combustible en un porcentaje de dos dígitos, y combinarlo con bajos costes de mantenimiento y con las últimas innovaciones en cabina, es una propuesta bastante convincente si te encuentras en el segmento de bajo coste, de líneas regulares o de vuelos chárter".

En cuanto a los últimos avances de este avión, Airbus ha anunciado recientemente que activa su "plan B" para las baterías del A350 XWB, volviendo de nuevo a la tecnología níquel-cadmio debido a los dos re-



EADS Airbus

cientes incidentes acaecidos en la industria con las baterías principales de iones de litio. Según comunicaba la compañía, "con objeto de asegurar el más alto nivel de cumplimiento del programa, Airbus ha decidido volver de nuevo a las probadas y bien conocidas baterías principales de níquel-cadmio para la entrada en servicio

(EIS) del programa A350 XWB ya que considera que ésta es la manera más adecuada de seguir adelante en aras de la prosecución del programa y de la fiabilidad del A350 XWB", decisión que no afectará al programa de entrada en servicio del A350 XWB.

Otro hito importante de este aeronave ha

sido la obtención de la certificación de tipo de EASA –Agencia Europea de Seguridad Aeronáutica– para el motor turbofan Rolls Royce Trent XWB. Esta certificación cubre los motores Trent XWB que impulsarán las versiones A350-800 y A350-900. Además, una variante de mayor empuje del Trent XWB se encuentra actualmente bajo desarrollo para el A350-1000.

Orden de compra de 14 A321neo

Además, ALC también tiene una orden de compra de 14 aviones A321neo tras el acuerdo previo anunciado en el Salón Aeronáutico Internacional de Farnborough 2012, por 36 aviones de la Familia A320neo más 14 opciones. Con esta confirmación, los pedidos de la Familia A320neo acumulados por Airbus han alcanzado los 50 aparatos, de los cuales hasta 34 serán del modelo A321neo. El A320neo entrará en servicio a finales de 2015, seguido por A321neo en 2016. La familia A320neo incorpora motores de última generación y grandes "Sharklets" –dispositivos de punta del ala– que unidos ofrecerán hasta un 15 por ciento en ahorro de combustible, equivalentes a 1,4 millones de litros de combustible y un ahorro de 3.600 toneladas de CO² por avión al año.

Malaysia Airlines encarga hasta 36 ATR 72-600

El constructor europeo ATR y la compañía aérea Malaysia Airlines han cerrado un acuerdo en firme para la adquisición de 20 aviones ATR 72-600 con opción a otros 16 aviones más. Incluyendo estas opciones, el acuerdo estaría valorado en más de 840 millones de dólares.

La firma de este contrato cumple con un memorando de intenciones anunciado por la compañía en el pasado mes de diciembre y con ella Malaysia Airlines eleva a 42 el número total de ATR encargados en firme desde el primer contrato firmado en 2007. Malaysia Airlines cuenta actualmente con 22 ATR 72-500, operado por sus unidades de negocio en auge, Firefly –con 12 unidades– y MASwings –con 10–. La introducción de estos nuevos aviones, que son los primeros de la serie ATR-600 en el mercado de Malasia, reforzará la posición de Firefly y MASwings en los mercados regionales y las rutas comerciales y consolidará también a Malaysia Airlines como uno de los principales operadores de ATR en Asia. Las entregas de los aviones comenzarán a mediados de 2013.



Además de los 22 ATR 72-500 operado por Firefly y MASwings, Malaysia Airlines también cuenta con una flota de más de 100 aviones A330, A380, B737, B747 y B777.

Filippo Bagnato, consejero delegado de ATR, declaró: "Malaysia Airlines es un socio muy prestigioso de ATR en Asia. Nos sentimos honrados con la renovación de su confianza y estamos muy contentos de desarrollar aún más nuestra relación con la introducción de las muchas ventajas del ATR 72-600, nuestro nuevo producto."

Trabajan en el proyecto CATEC, CITIC, CTAER e IAT

Cuatro centros tecnológicos andaluces estudian desarrollar un avión solar no tripulado

Cuatro centros tecnológicos andaluces añaden su experiencia y capacidades para desarrollar un proyecto de investigación tecnológico basado en un avión solar no tripulado, con el que se pretenden mejorar las experiencias que ya existen en el mundo, aplicando los avances en nuevos materiales, microelectrónica, robótica, o analítica de procesos de gestión en las que vienen trabajando estos centros, como paso previo al desarrollo de posibles aplicaciones en aeronaves de mayor tamaño.

Éste es el primero pero no el único proyecto en el que trabajarán de forma conjunta el Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (CATEC), el Centro Andaluz de Innovación y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (CITIC), el Centro Tecnológico Avanzado de Energías Renovables (CTAER) y el Instituto Andaluz de Tecnología (IAT).

Estos cuatro centros tecnológicos suscribieron, en el marco del II Foro Transfiere,

un convenio de colaboración más amplio con el que pretenden aprovechar las sinergias entre sus distintas líneas de investigación, y que contempla no sólo el desarrollo de nuevos proyectos de innovación aplicada como éste, sino también la realización de acciones de vigilancia y transferencia tecnológica, la realización de jornadas y actividades de formación, y la información y asesoramiento mutuo en los campos de interés común.

Según manifestaron los firmantes del acuerdo, Antonio Valverde Ramos, presidente de FADA-CATEC; Valeriano Ruiz Hernández, presidente del CTAER; José Miguel Sánchez Jiménez, presidente del CITIC; y José Luis Calvo Borrego, presidente de IAT, las posibilidades de actuación conjunta son especialmente importantes en sectores industriales, como el aeroespacial o el de la energía, en los que Europa tiene planteados exigentes desafíos tecnológicos y medioambientales para los próximos años.

El acuerdo con Boeing contempla derechos de compra sobre otras 8 unidades

Icelandair ordena un pedido de 16 aviones 737 MAX

Boeing e Icelandair han anunciado un pedido en firme de 16 aviones 737 MAX valorados en más de 1.600 millones de dólares a precio de catálogo. El pedido, anunciado originalmente como un compromiso de compra de 12 aviones en diciembre de 2012, se ha incrementado hasta 16 aviones e incluye unidades tanto del modelo 737 MAX 8 como del 737 MAX 9, así como derechos de compra sobre otros ocho aviones 737 MAX. Este anuncio eleva a 1.180 el número total de 737 MAX encargados hasta la fecha.

Tras el acuerdo, Bjorgolfur Johannsson, presidente y consejero delegado del Grupo Icelandair, señaló que el 737 MAX complementará a la perfección las operaciones con el Boeing 757 y les permitirá seguir ampliando la red de rutas con la mayor eficiencia en el consumo de combustible.

Por su parte, Todd Nelp, vicepresidente de ventas para Europa de Boeing Commercial Airplanes, añadió: "El 737 MAX será una excelente incorporación a la flota de Icelandair, formada en su totalidad por aviones Boeing, y permitirá a la compañía expandir sus operaciones en Europa y Norteamérica con un me-



nor consumo de combustible, una mayor flexibilidad en las rutas y más confort para los pasajeros".

El Grupo Icelandair posee actualmente una flota formada exclusivamente por aviones Boeing 757, un total de 23, que utiliza en sus operaciones

tanto de pasajeros como de carga. La aerolínea islandesa ha utilizado la situación geográfica de su base de operaciones en Reikiavik como una oportunidad para desarrollar una creciente red de más de 35 destinos internacionales.

Es uno de los helicópteros más demandados por India y Japón

Eurocopter cierra varios acuerdos en Asia para el EC135



En el último mes, Eurocopter ha cerrado contratos y ha hecho entrega de varias unidades de su EC135 a varios clientes de la India y Japón. Con la compañía india Ghodawat Industries ha firmado un contrato para la venta de un EC135, el helicóptero bimotor del que vendió nueve unidades en la India en 2012, además de haber entregado otro en la exposición Aero India 2013, según informó la compañía. Configurado con capacidad para cuatro pasajeros, el helicóptero será entregado en mayo de 2013 con el fin de reemplazar el EC120 que posee la compañía. El

consejero delegado de Eurocopter India, Xavier Hay, destacó que en 2012 "la mayoría de los nuevos contratos que se firmaron con los clientes indios eran para el EC135", tipo de helicóptero que "ya ha dejado su marca como la opción principal para los clientes que buscan productos de helicópteros con ligeros bimotores".

Además, las Fuerzas de Autodefensa Marítima japonesas han recibido también su décimo EC135 de entrenamiento, que se une a su flota como el segundo tipo de helicópteros Eurocopter junto al EC225, operado como transporte VIP. Por otra parte, se ha hecho entrega de un EC135 T2 a la Agencia de Policía Nacional japonesa, el primero de este modelo que será desplegado por el Departamento de Policía Metropolitana para misiones en la Prefectura de Tokio.

Japón fue uno de los primeros países asiáticos en adquirir estos helicópteros adaptados para la tripulación aérea de las fuerzas de defensa de nueva generación multi-función o helicópteros de combate. En Japón hay 70 EC135 operando en tareas de evacuación médico-sanitaria, policía y aviación ejecutiva. Hasta la fecha, hay más de 1.000 unidades del EC135 en funcionamiento en todo el mundo para una amplia variedad de misiones, que incluyen a la policía, servicios médicos de emergencia, operaciones de rescate y de la aviación de negocios, entre otros.

breves

Turkish Airlines ordena cinco aviones de pasajeros A330 adicionales

Turkish Airlines ha concretado un pedido en firme de dos aviones de pasajeros A330-300 adicionales y tres opciones como parte de los planes de crecimiento de la compañía. La orden adicional de la Familia A330 eleva sus pedidos totales en firme de este modelo a 38. El nuevo avión cubrirá rutas de media y larga distancia desde el "hub" de Turkish Airlines en Estambul.

Nuevas rutas de Air Europa

La aerolínea ha anunciado que comenzará a volar entre Málaga y Madrid a partir del próximo 22 de marzo, con dos frecuencias diarias en cada sentido y con vuelos operados por un avión ATR 72 con capacidad para 68 pasajeros.

Además, a partir del 3 de junio tiene intención de comenzar a operar la ruta Madrid-Montevideo tres veces por semana con aviones A330 con capacidad para 299 pasajeros, 24 de ellos en clase business.

Se fusionan American Airlines y US Airways

Las juntas directivas de ambas compañías han aprobado unánimemente un acuerdo definitivo de fusión bajo el cual las compañías se combinarán para crear una aerolínea global premier. Operando bajo el nombre de American Airlines, los clientes se beneficiarán y tendrán acceso a más opciones y mayores servicios a lo largo y ancho de la ampliada red mundial de la compañía combinada y a través de una alianza One-world mejorada, de la cual American Airlines es miembro fundador.

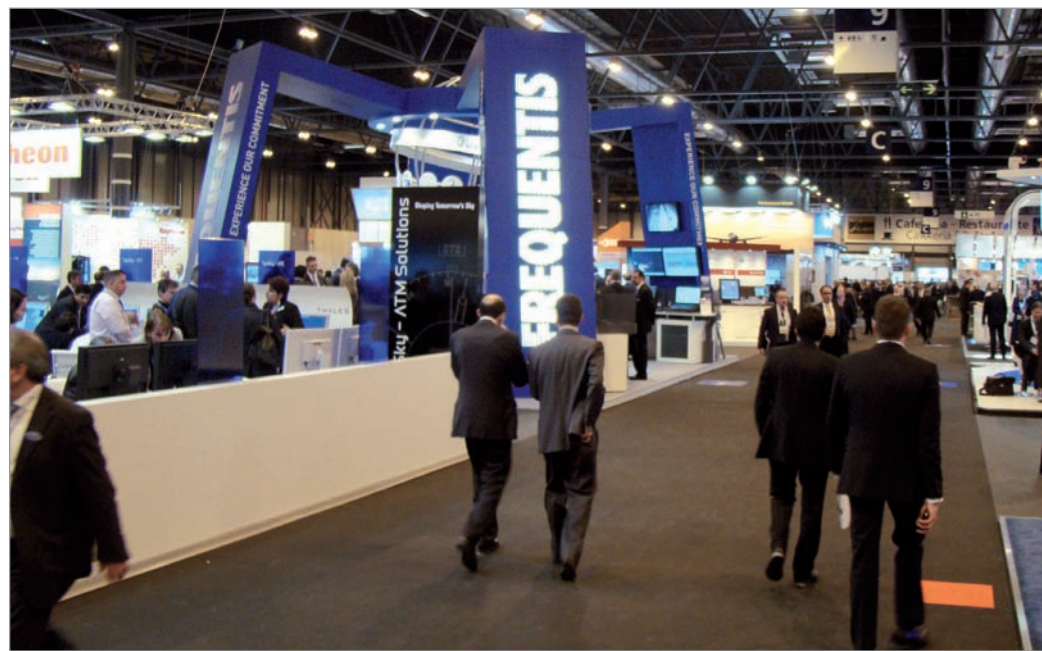
Airbus Military entrega el último C212-400 producido en España

La última entrega de esta aeronave se llevó a cabo el pasado 28 de diciembre a la Policía Marítima de Vietnam, poniendo fin así a 42 años de producción continuada de uno de los productos aeronáuticos españoles más conocidos que marca un hito en la historia de la aviación española. Realizó su primer vuelo en 1971 y desde entonces se han construido 477 unidades para 92 operadores distintos.



MADRID, CAPITAL MUNDIAL DE I

La ciudad de Madrid acogió del 12 al 14 de febrero, por primera vez en la historia, el World ATM Congress, organizado por CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation), en colaboración con ATCA (Air Traffic Control Association). Más de 5.000 profesionales asistieron al evento, centrado en el sector de la gestión del tráfico aéreo (ATM) y a cuya conferencia inaugural acudieron 350 delegados. Un total de 160 empresas y organizaciones exhibieron sus soluciones y productos durante los tres días que duró la cita. Los principales actores del sector estuvieron presentes en un evento del que ya se ha anunciado que el próximo año repetirá ubicación: volverá a la capital española del 4 al 6 de marzo de 2014



La cita comenzaba a las 10 de la mañana del 12 de febrero. 350 delegados llenaban la sala preparada para el evento. Entre los invitados a la mesa del acto inaugural se encontraban la ministra de Fomento, Ana María Pastor; el presidente y CEO de ATCA, Peter F. Dumont; el director general de CANSO, Jeff Poole; el director de Navegación Aérea de AENA, Ignacio González Sánchez, y el presidente de AENA, José Manuel Vargas. Era el pistoletazo de salida a la primera edición del World ATM Congress, organizado por CANSO en colaboración con ATCA y que había elegido el IFEMA, Feria de Madrid, como su ubicación final.

Las cifras del congreso, difundidas por la organización el 14 de febrero, ofrecían buenos resultados para un evento que se celebraba por primera vez: 5.084 participantes activos de más de 100 países y 160 expositores entre empresas y organizacio-

nes, entre las que se encontraban algunas de las más importantes del sector, como Indra, Lockheed Martin, Boeing, Airbus ProSky, Thales, Eurocontrol o Saab, además de diferentes entidades y organizaciones. Entre los asistentes se encontraban todo tipo de profesionales del sector. Altos directivos, controladores, especialistas en tráfico aéreo, constructores, proveedores, técnicos y estudiantes se mezclaban por los pasillos y en los expositores y asistían al nutrido programa de charlas, demostraciones y conferencias.

Inauguración de altura

En el acto de inauguración el primero en tomar la palabra fue Ignacio González Sánchez, director de Navegación Aérea de AENA, quien tras resaltar la elección de Madrid para el evento, indicó que el reto de AENA, muy presente en el World ATM Congress, era "identificar y realizar medi-

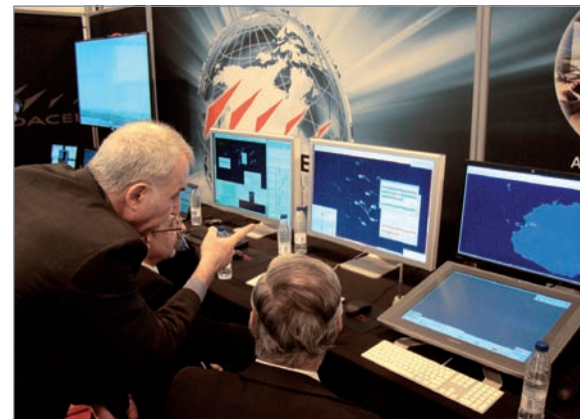
das innovadoras, con el marco regulatorio del Cielo Único Europeo, en aras de la modernización". Además, aseguró que el ente español "está implantando medidas para la mejora de la eficiencia económica y operativa" y que "en el ATM su objetivo era buscar sinergias en los servicios de navegación aérea". Por su parte, el presidente de AENA, José Manuel Vargas, hizo balance de la situación del sector, con especial atención a las dificultades que se viven en la actualidad en España. En su intervención explicó que AENA Aeropuertos tiene el objetivo de seguir siendo líder en el sector, así como comenzar la entrada de capital privado en la compañía.

Jeff Poole, director general de CANSO, expresó: "Este congreso ha sido pensado por la industria para la industria, y la industria ha dado su aprobación masiva con más de 5.000 asistentes. Éste ha sido un comienzo impresionante que ha estable-

cido el World ATM Congress como el evento más influyente de la comunidad ATM global. Por último, la ministra Pastor hizo hincapié en que el tráfico aéreo es un sector estratégico para España, ya que el 11% del trabajo directo en el país proviene del turismo, por lo que "la gestión aeroportuaria es una de las prioridades del Ministerio de Fomento", entre otras cosas "asegurando la solvencia de AENA". Asimismo, recordó el compromiso de España con la iniciativa de Cielo Único Europeo.

Programa de conferencias

Una vez terminada la ceremonia de apertura quedaba inaugurado el congreso, un espacio que proveyó una plataforma de discusión de primer orden para discutir el futuro del tráfico aéreo en el mundo y en el que los líderes del sector compartieron visiones y experiencias en un amplio programa de conferencias.



de febrero, que celebró su primera edición en la capital española

LA GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO



El primer día de la cita se realizaron numerosas ponencias, entre ellas la conferencia magistral 'Hacia un entorno ATM transformado', a cargo de Roberto Kobeh-González, presidente del Consejo de la ICAO (International Civil Aviation Organisation), o 'The Aviation Industry Leadership Forum', en el que intervinieron Nancy Graham, directora del Air Navigation Bureau de la ICAO; Tony Tyler, director general y CEO de la IATA; Paul Riemens, CEO de CANSO; Nicholas E. Calio, presidente de Airlines for America, y Angela Gittens, directora general de ACI World. Otra cita de interés fue la charla de John D. Porcari, subsecretario de Transporte del Departamento de Transporte de Estados Unidos, sobre la transformación del sector ATM en el país norteamericano.

Al día siguiente, las discusiones continuaron con temas como la implantación de nueva tecnología en el sector, la regula-

ción y liberalización de la gestión del tráfico aéreo y los cambios que se hacen imperativos para el futuro. Especial relevancia tuvo la ponencia a cargo del director general de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), Frank Brenner, en la que ofreció el punto de vista del organismo europeo sobre el futuro del sector. Jeff Poole, director general de CANSO fue el encargado de finalizar el programa, con una exposición bajo el título 'Conclusiones de las conferencias y camino a seguir', el 13 de febrero.

La industria, muy presente

Las principales compañías y organizaciones del área de la gestión del tráfico aéreo estuvieron muy presentes en el World ATM Congress. Muchas de ellas aprovecharon la ocasión para realizar negocios y acuerdos de colaboración.

Airbus ProSky cerró un Acuerdo de Colaboración en Investigación (RCA) con la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (CAAS) de cara a obtener mejores soluciones para la gestión del tráfico aéreo en Singapur y en la región Asia-Pacífico.

La multinacional española Indra aprovechó para dar a conocer los avances en el desarrollo del sistema de gestión de tráfico aéreo ITEC, que emplearán los proveedores de servicios de navegación aérea de España (AENA), Alemania (DFS), Reino Unido (UK) y Holanda (LVNL). Además, expuso el resultado de su trabajo en el proyecto SESAR, el sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo. Thales, por su parte, presentó sus iniciativas, enmarcadas en el proyecto SESAR, al que la empresa contribuye con el 40% de la cuota de inversión industrial básica y 250 expertos dedicados específicamente al proyecto.

Otro de los grupos presentes en el World ATM Congress fue GMV, que mostró sus últimas soluciones y tecnologías referidas a la gestión del tráfico aéreo, como 'emil', su sistema automático para la inspección en tierra de los sistemas ILS (Instrument Landing System) y VOR (VHF Omnidirectional Range), radio ayudas que permiten a las aeronaves el aterrizaje y vuelo en ruta, respectivamente. El congreso también contó con la participación de escuelas de vuelo como Flight Training Europe (FTEJerez), que expuso su cartera de soluciones para el entrenamiento de pilotos y controladores. Otro actor español, SENASA, contó en el evento con varios puestos de información, entre los que destacó el de ALTIUS. Esta herramienta de simulación ha sido creada íntegramente en la propia escuela de formación de control y permite alcanzar los objetivos didácticos propios de la formación inicial de controladores.



La consultora aeronáutica se instala en la ciudad de Bristol

Aertec Solutions abre oficina en Reino Unido

La multinacional especializada en servicios de ingeniería y consultoría aeronáutica, Aertec Solutions, se ha implantado con oficina propia en el Reino Unido, concretamente en Bristol, uno de los polos aeronáuticos más importantes de Europa. Aertec Solutions ha trabajado en diferentes programas de fabricación y ensamblado de aeronaves en Francia, China, Australia y España y se implanta ahora en el Reino Unido, según el comunicado oficial, para consolidar esta actividad también en una de las industrias aeronáuticas más importantes del sector internacional, con más de 100 años de historia.

El primer proyecto de Aertec Solutions en las islas británicas culminó hace más de 11 años en el Aeropuerto de London Luton. Desde entonces, ha desarrollado trabajos en los Aeropuertos de Heathrow, Gatwick, Birmingham, Cardiff, Derry o Guernsey en Gran Bretaña, y en Dublín o Kerry, entre otros, en Irlanda.

Pedro de Melo Raposo, ingeniero aeroespacial, Executive MBA por el Instituto de Empresa y hasta el momento delegado de la compañía en Portugal y director de Desarrollo de Negocio de Aeronáutica, se pone al frente de este nuevo proyecto de expansión de la consultora aeronáutica. De Melo Raposo acumula una dilatada experiencia en la industria aeronáutica internacional, con su conocimiento de mercados como Brasil, India o China y con su paso por Airbus UK, Airbus España y el Grupo Aries, y su participación en pro-



Aertec Solutions

Pedro de Melo Raposo

gramas como el A350 XWB, el A340-600/-500, el A380-800 de Airbus, o el NH90.

Proceso de internacionalización

La nueva apertura en Reino Unido se suma al resto de proyectos internacionales que la compañía está llevando a cabo en Europa, el norte de África y América del Sur. Recientemente, operadores aeroportuarios de Colombia, Bélgica y Marruecos han renovado la confianza que ya tenían en Aertec Solutions con varios proyectos en las áreas de consultoría y de diseño de infraestructuras aeroportuarias. Con estos nuevos contratos internacionales refuerza su actividad en el mercado aeroportuario mundial donde ya cuenta con referencias en más de 78 aeropuertos repartidos en todo el mundo.

BARAJAS

La compañía distribuyó un 27% más que en 2011

CLH suministró en 2012 más de 2,4 millones de metros cúbicos de biocarburantes

La Compañía Logística de Hidrocarburos CLH distribuyó durante 2012 más de 2,4 millones de metros cúbicos de biocarburantes, un 27% más de biocarburantes que en 2011. En total 2,1 millones de metros cúbicos correspondieron a biodiésel y 0,3 millones de metros cúbicos a bioetanol. Además, más de 0,7 millones de metros cúbicos del biodiésel correspondieron a HVO o hidrobiodiésel, biocarburante de segunda generación cuya utilización ha experimentado una gran desarrollo durante el pasado año.

La compañía ha invertido en los últimos años más de 25 millones de euros en la adaptación de sus instalaciones a los biocarburantes, con el objetivo de satisfacer las nuevas necesidades del mercado y seguir manteniendo la eficiencia desde el punto de vista económico y medioambiental de su sistema logístico. Con esta inversión, la compañía contribuye a la diversificación del consumo energético con fuentes de energía más respetuosas con el medio ambiente y al incremento del uso de las energías renovables.



CLH

Además, a través de CLH Aviación, el Grupo también está integrado como entidad colaboradora en la iniciativa impulsada por el gobierno para fomentar el uso de biocombustibles en la aviación.

La Terminal Ejecutiva se ubica en la zona Sur del Aeropuerto

El Aeropuerto de Madrid-Barajas inicia las operaciones de aviación ejecutiva y de negocios

Gestair SA y Multiservicios Aeroportuarios SA iniciaron el pasado 1 de febrero su actividad operativa en el Aeropuerto de Madrid-Barajas como empresas concesionarias de la gestión de aviación ejecutiva y de negocios, que hasta la fecha se realizaba en la Base Aérea de Madrid-Torrejón.

El área dedicada a Terminal Ejecutiva se ubica en la zona Sur del Aeropuerto. Los dos gestores de aviación general y de negocios tienen a su disposición unas instalaciones individualizadas de más de 26.000 m² cada uno. Asimismo, dispondrán de

más de 58.000 m² de zonas comunes. Entre las condiciones del concurso figura que los adjudicatarios deben realizar y costear las obras de instalación. De hecho, en la actualidad se están acometiendo estos trabajos por lo que Aena ha puesto a su disposición espacios alternativos hasta la finalización de las obras.

El área destinada a la Terminal Ejecutiva está integrada por tres dependencias que son el edificio del antiguo Pabellón de Estado que, una vez remodelado, se dedicará a la asistencia en tierra a pasajeros; el edificio del antiguo Terminal de Aviación General,

en el que se ubicarán las oficinas de los gestores y de las compañías que operen y demanden espacios propios; y las naves modulares, destinadas a almacén. A esto se suma el área de estacionamiento de aeronaves, con más de 50 posiciones disponibles y sus correspondientes zonas de rodaje, accesos y área de deshielo. El traslado de toda la actividad civil de la Base Aérea de Torrejón se sitúa, tal y como anunció la ministra de Fomento el pasado mes de junio, en el marco del plan de racionalización de la estructura operativa de los aeropuertos con menor tráfico aéreo.

Nueva línea de autobús entre el Aeropuerto y Alcalá de Henares

El Aeropuerto de Madrid-Barajas cuenta con una nueva conexión en autobús con Alcalá de Henares tras la ampliación de la línea 824 interurbana de autobuses que, hasta ahora, comunicaba el Aeropuerto con Torrejón de Ardoz. Esta línea tiene su origen en la estación de autobuses interurbanos de Alcalá y dispone de dos paradas ubicadas en el nivel de llegadas de las Terminales T1 y T2 del Aeropuerto. El nuevo servicio funcionará con un intervalo de 30 minutos de lunes a viernes y con frecuencia de una hora los sábados, domingos y festivos. La Comunidad de Madrid prevé que cerca de 3.000 usuarios al día utilicen este nuevo servicio.

Nuevo Clase A. Diseñado para conquistar.

Mercedes-Benz presenta un coche que deja huella. Con un diseño deportivo y por 220 €* al mes en 36 cuotas (entrada 4.317,84 €, cuota final 16.207,77 €**, TIN 8,15%, TAE 9,78%), puedes tener un Clase A 180 CDI BlueEfficiency. Y por sólo 20 €*** más al mes disfruta de 3 años de garantía, mantenimiento y reparaciones. Una oferta de financiación que te conquistará.

Nuevo Clase A 180 CDI BE por 220 €/mes*

- Llantas de aleación
- Asientos deportivos
- COLLISION PREVENTION ASSIST
- Faros Bixenon
- Sistema Audio CD Bluetooth/USB



Mercedes-Benz

Clase A 180. Consumo medio 3,8 – 5,2 l/100 Km y emisiones de CO₂ 98 – 148 g/Km

* Precio de financiación para el Clase A 180 CDI BE por 220 €/mes en 36 cuotas (entrada 4.317,84 €, cuota final 16.207,77 €**, TIN 8,15%, TAE 9,78%), puedes tener un Clase A 180 CDI BlueEfficiency. Y por sólo 20 €*** más al mes disfruta de 3 años de garantía, mantenimiento y reparaciones. Una oferta de financiación que te conquistará.

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

Está previsto que en 2013 la división americana pueda reparar componentes hidráulicos de los CN235 y C295

AMNA, centro de reparación aprobado por CESA para revisión de trenes de aterrizaje del C212

En un acto celebrado en las instalaciones de Airbus Military Norte América (AMNA) en Mobile, Alabama (Estados Unidos) y con la presencia de José Leal, director general de CESA; Eduardo Chamorro, director Técnico y Comercial de la compañía española, y Juan Uriarte, de Airbus Military, se entregó a José Morales, CEO de AMNA, una placa que acredita a las instalaciones de AMNA en Mobile como las únicas capacitadas y reconocidas por CESA para las revisiones generales de los trenes de aterrizaje y de componentes hidráulicos del C212 en América.

Dicho reconocimiento llega cinco meses después de la firma de un acuerdo entre CESA y AMNA, el pasado 19 de julio, tras el cual la primera ha auditado a la segunda para verificar que la documentación, procedimientos, herramientas y personal de AMNA cumplen los estándares de CESA.

Airbus Military Norte América está incrementando su stock de repuestos para ofrecer a los clientes los mejores plazos de reparación del mercado a precios muy competitivos. Durante 2013, AMNA obtendrá la aprobación de CESA para la reparación de los componentes hidráulicos del CN235/C295 producidos por CESA. El siguiente paso sería la capacitación de AMNA



CESA

para la reparación de los trenes de aterrizaje del CN235. Esta capacitación es estratégica para dar soporte al principal cliente del CN235 en USA, la Guardia Costera Estadounidense, que actualmente dispone de 16 aviones en operación, y que podrían finalmente llegar a 36.

El centro de MRO de AMNA tiene las certificaciones EASA y FAA, que permiten llevar a cabo trabajos de mantenimiento y reparación de todos los componentes de los aviones C212 y CN235.

GETAFE

Las pruebas validan la integración del sistema en un UAV

Centum lleva a cabo ensayos de vuelo del LifeSeeker

Centum realizó durante la segunda quincena de diciembre ensayos en vuelo de su nuevo producto LifeSeeker para validar su integración en un Vehículo Aéreo no Tripulado (UAV) y obtener datos de sus capacidades de radiolocalización y comunicación.

Las pruebas, que tuvieron lugar en el aeródromo de Villanueva de Gállego (Zaragoza), consistieron en vuelos de baja altitud en línea de visión directa y validaron con éxito las comunicaciones y control de la plataforma embarcada. Además de probar la detección y geolocalización de señales de radiofrecuencia desplegadas en tierra a modo de radiobalizas,

LifeSeeker ha supuesto el desarrollo de un nuevo sistema de telecomunicaciones para emergencias que es capaz de buscar y localizar, rápidamente y de manera autónoma, a personas que se encuentran desaparecidas en zonas de al-

ta montaña, devastadas o regiones de difícil acceso.

El sistema aprovecha la enorme penetración social que las tecnologías de comunicación móviles han tenido en los últimos años para convertir un teléfono móvil en una radiobaliza de emergencia capaz de guiar a los equipos de rescate hasta la posición exacta del mismo.

Zonas sin cobertura

Al operar de manera independiente de las redes de telecomunicaciones, además de localizar el terminal de la persona perdida, LifeSeeker ofrece servicios de voz y mensajería corta incluso en zonas donde no exista cobertura móvil, proporcionando así a los equipos de rescate una vía de comunicación directa con la víctima y la posibilidad de conocer su estado o cualquier otro dato relevante que facilite la operación de salvamento.

Ambas entidades se unen a la Red de Empresas Privadas que colaboran con la Administración local

El Ayuntamiento firma convenios con FIDAMC e Inhiset

El alcalde de Getafe, Juan Soler, firmó el 7 de febrero un convenio de colaboración con la empresa Inhiset para el fomento del empleo en el municipio y a través del cual se facilitará la inserción laboral de las personas desempleadas a esta empresa.

Asimismo, el 28 de febrero el alcalde firmó con la Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos (FIDAMC), un convenio similar con el fin de incorporar trabajadores desempleados del municipio a esta fundación que se encuentra en el Parque Científico y Tecnológico TecnoGetafe.

El Ayuntamiento, a través de la Agencia Local de Empleo y Formación, ALEF, coordinará las acciones formativas específicas relacionadas con las actividades que Inhiset y FIDAMC desarrollan.

La Agencia Local facilitará a la compañía y a la fundación los perfiles profesionales que mejor se adecúan a sus necesidades, preseleccionando los candidatos de su Bolsa de Empleo. Además, incluirá en sus planes formativos contenidos de acuerdo a las necesidades del mercado laboral de este sector productivo. Asimismo, se facilitará a ambas entidades la acogida de alumnos en prácticas.

De esta forma, Inhiset y FIDAMC se unen a la Red

de Empresas Privadas que colaboran con el Ayuntamiento de forma permanente en la formación profesional para el empleo y la inserción laboral, y en las que ya forman parte EADS, Confremar, Adecco, John Deere, Regeneris y Loewe.

La empresa General de Energía Inhiset está especializada en servicios de alto valor añadido en ingeniería y asistencia técnica para los sectores aeronáutico, ferroviario e hidráulico, y cuenta con más de 60 trabajadores en su factoría de Getafe. Por su parte, la Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos, FIDAMC, se constituye como un Centro de Excelencia en I+D+i de las tecnologías de materiales compuestos para la industria aeronáutica. El complejo cuenta con más de 40 trabajadores en la localidad.



Ayuntamiento de Getafe

TRES CANTOS

Thales España participa con varios sistemas y equipos, GMV se encarga del suministro del centro de control de satélite

Tecnología española en el Amazonas 3 de Hispasat

El satélite de telecomunicaciones Amazonas 3 de Hispasat, lanzado con éxito el pasado 7 de febrero desde la base espacial europea de Kourou en la Guayana francesa, embarca equipos del sistema de comunicación de datos de Telemetría, Seguimiento y Comando (TTC) y equipos de radiofrecuencia para la carga útil de telecomunicación, desarrollados y fabricados por Thales Alenia Space España. El Amazonas 3, basado en la plataforma 1300 de SSL, se ubica en la posición orbital de 61 grados oeste, y sustituirá y ampliará las actuales capacidades del Amazonas 1 ubicado en esa misma posición orbital, sobre un área de creciente demanda de capacidad espacial. El décimo satélite de Hispasat incorpora la banda Ka, que permite las más avanzadas aplicaciones multimedia y el desarrollo de la banda ancha. Dedicará su cobertura de forma destacada a Latinoamérica, especialmente a Brasil.



Juan Garcés de Marcilla, presidente y director general de Thales Alenia Space España, dijo sentirse "muy orgulloso por el éxito del lanzamiento".

Mercado americano

Thales Alenia Space España es suministrador habitual del mercado americano de satélites de telecomunicación, participando con sistemas y equipos de comunicaciones de datos y radiofrecuencia en diversos proyectos. En la actualidad colabora con la industria espacial de EEUU en la construcción de diez satélites de telecomunicación, siendo la compañía exportadora número uno de la industria espacial española. La empresa española, hasta la fecha, ha suministrando sistemas y equipos de comunicaciones para 8 de los 10 satélites que Hispasat ha puesto en órbita.

El centro de control de GMV

Para el Amazonas 3, GMV se encarga del suministro del centro de control del satélite que incluye el sistema de dinámica de vuelo y el de control y monitorización del mismo. Asimismo, la empresa juega un papel muy activo en el Azerspace/Africasat-1a, lanzado junto al Amazonas 3, primer satélite de telecomunicaciones del Gobierno de Azerbaiyán. GMV integra el segmento terreno completo del satélite, que incluye todos los elementos software y hardware que permiten el control y operación del satélite desde su puesta en órbita hasta el final de su vida útil, prevista en 15 años.

Presentó algunos de sus principales proyectos de defensa y seguridad, como el misil Meteor

SENER participa en IDEX 2013



SENER estuvo presente en la muestra internacional de Defensa y Seguridad IDEX, la mayor feria del sector en la región de Oriente Medio y norte de África, cuya edición 2013 tuvo lugar en Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) entre el 17 y el 21 de febrero. SENER dio a conocer en la cita algunos de sus principales proyectos en Defensa y Seguridad.

Entre los trabajos que presentó el grupo de ingeniería y tecnología se encuentra el programa Meteor, un misil aire-aire de medio-largo alcance en el que SENER actúa como autoridad de diseño y suministrador del FAS (Fin Actuation Subsystem), además de como responsable de completar su desarrollo, realizar su calificación y fabricar todas las unidades de serie durante la fase de producción. Además, la compañía presentó los programas NSM, acrónimo de Naval Strike Missile, un misil tierra-mar en el que SENER lleva a cabo la producción y suministro del Sistema de Actuación y Con-

trol; el misil aire-aire de corto alcance IRIS-T AA, en el que el grupo es la autoridad de diseño y el proveedor exclusivo de la sección de control, además de proveer asistencia y soporte en su integración en el avión EF-18 / C-15 del Ejército del Aire; y el misil tierra-aire de corto alcance IRIS-T SL, donde la empresa es también autoridad de diseño y el proveedor exclusivo de la sección de control. Asimismo, SENER mostró su aproximación al programa del misil HOT, en el que la empresa lleva a cabo un servicio completo para su rehabilitación.

Programa TAURUS KEPD 350

Por otra parte, SENER expuso el programa TAURUS KEPD 350, un misil de gran alcance para el que ha producido en serie varios centenares de unidades del FAS, y en el que es además contratista principal con las Fuerzas Aéreas Españolas en el programa de adquisición de misiles KEPD 350 para el F-18.

El Infante de Orleans en la Gran Vía de Madrid

Coincidiendo con el centenario del Infante de Orleans como piloto militar, título que alcanzó el 8 de febrero de 1913, durante el mes de febrero se celebró una exposición en la Gran Vía número 1 de Madrid, en el marco del local de una conocida firma relojera. Junto a los relojes se pudieron contemplar varias piezas de la colección del Infante de Orleans, como uniformes de vuelo, fotografías, un motor de AISA I-11B –como la que voló hasta 1974– y un asiento eyectable similar al utilizado por el F-100 Super Sabre en el cual atravesó la barrera del sonido con el pionero del vuelo supersónico, Chuck Yeager, a los mandos.

El Bücker Jungmeister, en revisión

En el Centro de Restauración y Mantenimiento de la FIO ha entrado el Bü-133 Jungmeister para una revisión anual, que incluye un trabajo más profundo que en años



anteriores. La EC-ALP fue el avión personal de José Luis Aresti, figura mundial de la acrobacia. Aresti diseñó el lenguaje aerocriptográfico, también llamado código Aresti, adoptado por la Federación Aeronáutica Internacional en 1960 como lenguaje y método para puntuar los concursos acrobáticos. El Jungmeister está dotada de un motor Siemens radial de

CUATRO VIENTOS

160 caballos y deriva de la Jungmann biplaza. Su primer vuelo tuvo lugar en Berlín en 1935 e inmediatamente se convirtió en el modelo preferido por los mejores pilotos de la aviación alemana, debido a sus extraordinarias cualidades para la acrobacia. Tras un largo período de abandono, la FIO inició su reconstrucción en 1990, culminada con el vuelo de prueba el 30 de noviembre de 1992.

Las jugadoras rojiblancas lucirán el logo de la compañía aérea en los pantalones

Air Europa, nuevo patrocinador del Atlético de Madrid Femeninas

El Atlético de Madrid Femeninas y Air Europa han llegado a un acuerdo de patrocinio para la presente campaña. La compañía aérea del Grupo Globalia lucirá su logo en los pantalones de las jugadoras rojiblancas. El acuerdo contempla que Halcónviajes.com se hará cargo de los desplazamientos del club en todos sus aspectos, incluido el alojamiento y los transportes por carretera.

La rúbrica del contrato que vincula al conjunto rojiblanco y a la compañía aérea se llevó a cabo en las oficinas centrales de Pozuelo de Alarcón, donde acudió la primera plantilla del Atlético de Madrid Femeninas junto a su presidenta, Lola Romero, y a la directora de Marketing del Grupo Globalia, Cristina Hidalgo.

La presidenta del Atlético de Madrid Femeninas, Lola Romero, destacó la importancia de cerrar un acuerdo de patrocinio con Air Eu-

ropa. "Todo el apoyo que estas jugadoras puedan disfrutar es siempre bienvenido, pero en este caso es calidad de vida, al poder llegar de vuelta de un partido en tan sólo una hora y además de la mano de una de las mejores compañías de España en cuestión de puntualidad y confort".

Apuesta por el fútbol femenino

Por su parte, la directora de Marketing de Globalia, Cristina Hidalgo, indicó: "Para nosotros no se trata sólo de un paso más en nuestra larga trayectoria de apoyo al deporte sino de una apuesta muy especial por el fútbol femenino que compite en la Primera División, antes llamada Superliga. Creo que estas deportistas necesitan un apoyo especial que esté en consonancia con la enorme ilusión, y el esfuerzo personal, que ponen en su trabajo".



Air Europa

La iniciativa se enmarca dentro de la campaña Cumpleaños de UNICEF España

Iberia Express dona 2.000 días de tratamiento contra la desnutrición infantil



Iberia Express

Iberia Express ha donado a UNICEF España el coste de más de 2.000 días de tratamiento contra la desnutrición infantil aguda gracias a la campaña Cumpleaños, que se desarrolló entre los días 14 y 23 de diciembre de 2012 a través de Facebook.

Con el objetivo de trasladar a la opinión pública la gravedad de la situación que viven millones de niños en el mundo, Iberia Express ha colaborado

con la campaña Cumpleaños de UNICEF España consiguiendo que se unieran a ésta 2.185 usuarios en Facebook y que se compartiera a su vez con más de 200.000 amigos. Por cada uno de los 2.185 usuarios adheridos a la iniciativa, la compañía ha donado el importe de un día de tratamiento de un niño con desnutrición aguda.

Asimismo, a los 25 seguidores de Facebook que han logrado que más amigos participen en la campaña, Iberia Express ha regalado un vuelo de ida y vuelta a cualquiera de los destinos en los que opera. El objetivo era llegar al mayor número de personas posible para dar a conocer la campaña.

En la actualidad, 6.400 niños mueren cada día por causas relacionadas con la desnutrición, por lo que en muchos lugares los niños no cumplen años sino días. Hasta el 23 de enero, Cumpleaños había conseguido 1,2 millones de euros gracias a las personas y entidades que se han sumado a la campaña.

La Operación Kilo recoge comida para el Banco de Alimentos de Madrid

Madrid-Barajas promueve la donación de comida

El Aeropuerto de Madrid comienza el año con una iniciativa social promoviendo la recogida de alimentos entre el personal de sus instalaciones para su donación al Banco de Alimentos de Madrid. Esta organización distribuirá todo lo recolectado entre entidades benéficas dedicadas a la asistencia y cuidado de personas necesitadas dentro de la Comunidad de Madrid. Esta acción, 'Operación Kilo. Un kilo de comida. Un millón de gracias', consiste en el acopio de alimentos donados, no sólo por los trabajadores de Aena Aeropuertos sino también por el personal de las distintas empresas, concesionarios y entidades que prestan sus servicios en Madrid-Barajas. Durante todo el mes de febrero cada trabajador pudo entregar en uno de los tres puntos de recogida destinados a ello y distribuidos por las Terminales del Aeropuerto al menos 1 kilo de cualquier tipo de alimento no perecedero.



Aena

Aena Aeropuertos atendió a más de un millón de personas con movilidad reducida en 2012

La red de Aena Aeropuertos atendió en sus instalaciones a un total de 1.090.539 pasajeros con movilidad reducida en 2012. Se trata de un servicio denominado 'Sin Barreras' por medio del cual presta una asistencia de calidad que garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo con independencia de su discapacidad o problema de movilidad.

En concreto, en el Aeropuerto de Madrid-Barajas se atendió a 287.559 pasajeros con movilidad reducida, 127.140 en Palma de Mallorca, 115.464 en el de Barcelona-El Prat,

103.851 en Alicante, y 101.174 en Málaga-Costa del Sol. Todos los aeropuertos de la red cuentan con puntos de encuentro debidamente señalizados, tanto dentro como fuera de los edificios terminales (aparcamientos, acera de llegadas, zona de facturación), en los que las personas con discapacidad o movilidad reducida pueden, sin dificultad, anunciar su llegada al aeropuerto e iniciar su asistencia. El servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), sin coste para el pasajero, se presta en salidas, en llegadas y en las conexiones en los aeropuertos. El agente

de asistencia ayuda a la persona con movilidad reducida a lo largo de todo su recorrido por el aeropuerto de salida, facturación de equipaje, paso por el control de seguridad, acompañamiento a servicios, tiendas, etcétera, y embarque hasta la ubicación en el asiento del avión. En el aeropuerto de destino, el agente procede al desembarque de la persona con discapacidad, le asiste en el desembarque del avión con los medios técnicos adecuados, en la recogida del equipaje y le acompaña hasta un punto de encuentro en la terminal.



Conflictos humanos. Catástrofes naturales. Fronteras inestables. Cualquiera que sea la causa, durante los próximos cinco años 375 millones de personas necesitarán ayuda urgente.* Para ellos, Airbus Military significa una respuesta más rápida y eficaz por parte de los dirigentes militares y políticos. **POR QUÉ LA**

VERSATILIDAD DE AIRBUS MILITARY ES UNA ESPERANZA PARA 375 MILLONES DE PERSONAS EN TODO EL MUNDO. Con el Airbus A400M, un avión de transporte

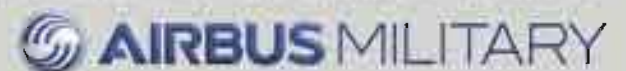
avanzado que puede llevar 37 toneladas de equipos a 3.200 kilómetros de distancia y aterrizar en una pista no preparada. O el A330 MRTT, sumamente



efectivo como avión de repostaje en vuelo, el transporte de personal o equipos de auxilio y para evacuaciones médicas. O el C295 y el CN235, aviones versátiles óptimos

para misiones de transporte medio y de vigilancia. Para descubrir

lo que Airbus Military representa en un mundo incierto visite airbusmilitary.com



* Fuente: El informe de la ONU sobre el mundo 2009, elaborado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la ONU. Última actualización: febrero de 2008.

El raid español de 1924: Melilla-Tenerife

Corría el año de 1923. Las autoridades españolas decidieron que la aviación militar debía llegar a las provincias más alejadas de la Península. Para ello se aprovechó un período de menor actividad y tensión en los territorios españoles en África y el general Echagüe, por entonces director de Aeronáutica, encomendó al capitán Díaz Sandino un estudio de la búsqueda de pistas de aterrizaje para aeronaves terrestres, por una parte, y fondeaderos para hidroaviones en las costas del Sáhara, por otra. Así, el Mando decidió que una patrulla de aeronaves terrestres realizase el viaje Larache-Tenerife con la ayuda de un hidroavión.

Los aparatos elegidos fueron una patrulla de tres Breguet XIV A-2, apoyada por un hidroavión Dornier Wal. A los tres primeros se les dio el nombre de Tenerife, Archipiélago Canario y Gran Canaria, aviones que estarían pilotados por los capitanes Rafael Martínez Esteve y Joaquín Pardo García y el teniente Juan Martínez de Pisón, acompañados respectivamente por el teniente Antonio Rexach Praga, el capitán Félix Bermúdez de Castro Feijóo y el soldado mecánico Domingo Boscho Guitart. Además, los capitanes Ramón Franco Vahamonde y Alejandro Mas de Gaminde estarían a los mandos del Dornier Wal, acompañados de los mecánicos cabo Mateo y soldado Panizo. Por último, el jefe de la misión sería el comandante Guillermo Delgado Brackembury, quien viajaría a bordo del Dornier junto al fotógrafo de la Aviación Militar, Leopoldo Alonso. El viaje constaría de un total de 1.500 kilómetros en el caso de la patrulla de biplanos y 4.500 en el del hidroavión, toda una prueba para los aparatos de la época.

Partida: el 3 de enero

El 3 de enero de 1924 el Dornier Wal EM-WAC número 3 partía de la base de El Atalayón, en las cercanías de Melilla con los capitanes Franco y Mas, el cabo Mateo, el soldado Panizo y el fotógrafo Leopoldo Alonso a bordo. Hasta el cabo Tres Forcas, el hidroavión fue escoltado por el Dornier número 2 y el Savoia S-16 bis número 10. Desde allí, Franco se dirigió al estrecho para llegar a Cádiz, dónde recogería al comandante Del-

gado. Con éste ya a bordo, a las 11.22 horas del día siguiente partía el Dornier rumbo Larache. Sin embargo, la comitiva no desembarcaría allí, si no en Ceuta, debido a las condiciones meteorológicas y a que este último puerto ofrecía más seguridad y protección que la desembocadura del Lucus, en Larache.

El hidro permaneció en Ceuta esperando a que terminase el temporal hasta el 6 de enero, jornada en la que se dirigió al aeródromo de Auámara, donde debían encontrarse con los tres Breguet que iniciaban el raid. Una vez allí, la visibilidad no era buena y por radio comunicaron al comandante Delgado que los tres biplanos habían despegado ya, rumbo a Tenerife por la costa.

La primera escala conjunta del Dornier y los Breguet sería Casablanca, donde a pesar de la ventaja de los tres biplanos llegaron casi a la misma hora, en torno a las 13 horas. Allí, la colonia española y las autoridades francesas recibieron a los aviadores, siendo alojados en el Círculo Militar. El 7 de enero las cuatro aeronaves partían rumbo Mogador (Essaouira), donde a pesar de la mala mar aterrizaron el Dornier, mientras que el Tenerife y el Archipiélago Canario hacían los propios en el aeródromo de la ciudad. El Gran Canaria se había visto forzado a tomar tierra cerca de la ciudad de Safi por una avería que fue solucionada en dos horas. Sin embargo, el tiempo empeoró, lo que obligó a meter al hidro en la dársena interna, maniobra que resultó extremadamente complicada.

Hacia Cabo Judy

El raid continuó el día 13 sin el hidro, cuando los Breguet despegaron con rumbo Agadir, a 129 kilómetros, y al día siguiente desde la entonces última población francesa en Marruecos hasta Cabo Judy. Esta última fase estaba considerada la etapa reina del viaje, ya que constaba de 500 kilómetros. El recorrido estuvo a punto de ser suspendido en la zona de Ifni debido a nubes de arena y fuertes vientos. Sin embargo, la patrulla continuó por la costa, adentrándose más en el mar, fuera del alcance de las nubes de arena. En Cabo Judy la expedición fue recibida por el coronel Bens, goberna-

dor español del territorio.

Por su parte, la tripulación del Dornier partió de Mogador el día 17, fecha en la que no sólo llegó a Cabo Judy tras cinco horas de vuelo, sino en la que la comitiva al completo despegó hacia Gran Canaria, donde aterrizó sin problemas y fue recibida por una multitud, tanto en Gando, donde los Breguet aterrizaron, como en el puerto de La Luz, donde amerizó el Dornier. El día 21 las cuatro aeronaves participaron en diferentes vuelos de corteja en la isla. Al tomar tierra los Breguet, el Tenerife embistió al Gran Canaria, quedando este último inutilizado, debido a la imposibilidad de repararlo, no así el Tenerife, que en unos días quedó listo. Así, el 30 de enero se llevaba cabo la última etapa, Gran Canaria-Tenerife. A la tripulación ordinaria del Dornier se unieron el coronel Bens, el capitán Rexach y el teniente Martínez de Pisón. A falta del Gran Canaria, los otros dos Breguet despegaron rumbo Las Palmas para, desde allí, tomar rumbo Santa Cruz de Tenerife, adonde llegaron sin problemas hasta tomar tierra. En el terreno escogido para el aterrizaje de los Breguet en Arico, Martínez Esteve tuvo problemas. Las ruedas del Tenerife tocaron suelo un poco antes de lo debido, siendo la superficie demasiado blanda para la maniobra, lo que causó el capotaje del biplano. Fue el final del raid para los Breguet, ya que se decidió que regresaran a la península embarcados, siendo el Dornier el único integrante de la expedición que haría volando el camino de vuelta.

En la isla de Tenerife, el Dornier realizó diferentes vuelos, superando en uno de ellos la altitud del Teide y llegando a los 4.300 metros de altitud. Por último, el 5 de febrero, el hidroavión emprendería el viaje de vuelta, que finalizaría en la ciudad de Melilla el 16 de febrero en otras seis etapas no exentas de dificultades por el mal tiempo y diversos contratiempos.

Este raid demostró que se podía establecer un enlace aéreo entre la Península y la provincia del Reino más alejada –Canarias–, siendo un éxito pese a los problemas con los Breguet. Además, en él se había batido la marca española de distancia en hidroavión, con 817 kilómetros entre Arrecife de Lanzarote y Casablanca.



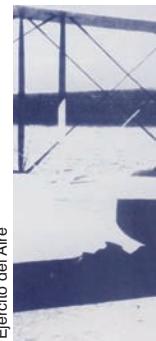
Retrato del aviador español Ramón Franco.



Los tres Breguet de la patrulla, en formación.



La expedición, en Gando.



El Savoia S-16.



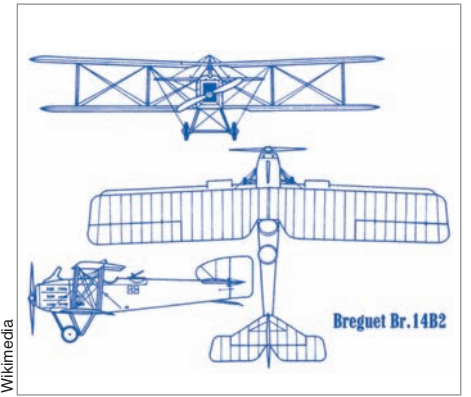
Ejército del Aire

El Dornier, siendo remolcado.



Ejército del Aire

Imagen de la época del puerto de Ceuta.



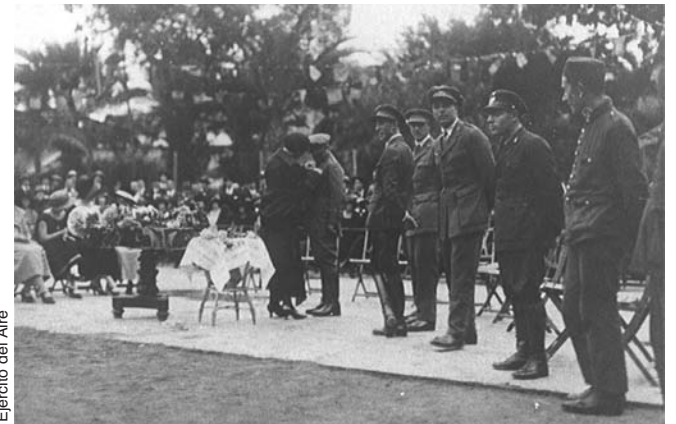
Wikimedia

Esquema del Breguet XIV.



Ejército del Aire

Aeronaves Breguet XIV A-2 en formación.



Ejército del Aire

Algunos de los miembros de la patrulla.



Ejército del Aire

Imagen del paso del Raid por Gando.



Ejército del Aire

Guillermo Delgado Brackembury.



Ejército del Aire

Capitán Alejandro Mas de Gaminde.

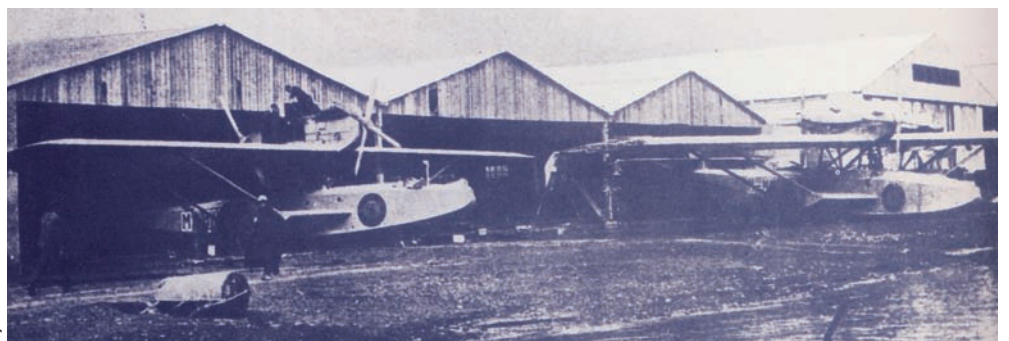


6 bis.



Ejército del Aire

Portada del diario La Provincia.



Ejército del Aire

Imagen del hidroavión que acompañó a la expedición, en la rampa de grava.

MARZO**HELI EXPO 2013**

Fecha: del 04 al 07 de marzo.
Lugar: Las Vegas, Estados Unidos.
Web: www.rotor.com/heliexpo

AEROCON ORLANDO

Fecha: del 06 al 07 de marzo.
Lugar: Orlando, Estados Unidos.
Web: www.aeroconshows.com

8TH ANNUAL WORLD BIOFUELS MARKETS

Fecha: 12 y 13 de marzo.
Lugar: Rotterdam, Países Bajos.
Web: www.worldbiofuelsmarkets.com

AIR FREIGHT ASIA

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

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 08 al 11 de abril.
Lugar: Hong Kong, China
Web: www.asianaerospace.com

AEROSPACE TESTING HAMBURGO

Fecha: del 09 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.aircraftinteriorexpo.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

FERIA AEROEXPO 2013 TOLUCA

Fecha: del 18 al 20 de abril.
Lugar: Toluca, Estado de México, México.
Web: www.aeroexpo.com.mx

AEROMART MONTREAL 2013

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

COUNTER TERROR EXPO 2013

Fecha: del 24 al 25 de abril.
Lugar: Londres, Reino Unido.
Web: www.counterterroreexpo.com

AERO FRIEDRICHSHAFEN

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

MAYO**AIRPORT SHOW DUBAI**

Fecha: del 06 al 08 de mayo.
Lugar: Dubai, EAU.
Web: www.theairportshow.com

MTEX CHEMNITZ

Fecha: 07 y 08 de mayo.
Lugar: Chemnitz, Alemania.
Web: www.mtex-chemnitz.de

AP AND M EXPO EUROPE

Fecha: del 07 al 09 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

AGENDA

TIL KIELCE

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

IDET 2013 BRNO

Fecha: del 21 al 25 de mayo.
Lugar: Brno, República Checa.
Web: www.bvv.cz/en/idet

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

JUNIO**AIR CARGO EUROPE MUNICH**

Fecha: del 04 al 07 de junio.
Lugar: Munich, Alemania.
Web: www.aircargoeurope.com

AEROPARMA 2013: FERIA DEL VUELO DEPORTIVO

Fecha: del 07 al 09 de junio.
Lugar: Parma, Italia.
Web: www.fiereparma.it

LUFTFAHRTMESSE PARIS LE BOURGET

Fecha: del 17 al 23 de junio.
Lugar: Le Bourget, Francia.
Web: www.paris-air-show.com

PARIS AIR SHOW

Fecha: del 17 al 23 de junio.
Lugar: París, Francia.
Web: www.salon-du-bourget.fr

JULIO**AIR CARGO EUROPE MUNICH**

Fecha: del 04 al 07 de julio.
Lugar: Río Negro, Antioquia, Colombia.
Web: www.f-aircolombia.com.co



ÚLTIMAS VIVIENDAS

VPPL



PROMOCIÓN ENTREGADA
DICIEMBRE 2012
PRECIO NEGOCIABLE

INFÓRMATE EN EL
649 367 281

ESFINGE
Promociones e Inversiones S.L.

C/ Olivo, 8
28901 Getafe (Madrid)



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!**