



PARIS AIR SHOW LE BOURGET LA GRAN CITA DE LA INDUSTRIA

A FONDO

El Encuentro Mundial de Proveedores del A400M en Sevilla



A punto de entregar a Francia el primer A400M de Airbus Military, Sevilla reunió los días 23 y 24 de mayo a todas las empresas que participan en este avión para dar a conocer su evolución y actual situación. [página 18](#)

EMBARCAMOS CON...

Luis Javier Codón, director de la división ASD de Altran España



Desde 2011 lidera la división de Aeronáutica, Espacio y Defensa del Grupo Altran en España, una compañía dedicada a la consultoría e ingeniería que no deja de crecer en cifras, plantilla y proyectos internacionales en los que participa. [página 10](#)

2.215 exhibidores de 44 países, 130 aviones, helicópteros y drones... Son algunas de las cifras que adelantan lo que se vivirá en el Aeropuerto de Le Bourget, en la capital francesa, del 17 al 23 de junio. Llega una nueva edición de Paris Air Show, uno de los salones aeronáuticos internacionales más importantes del mundo, que este año además cumple 50 ediciones en más de un siglo y sigue creciendo, con un 5% más de exhibidores respecto al año pasado. La industria española estará presente con sus principales empresas. Las divisiones de EADS, o grupos como AKKA, CESA, Altran o Siemens no faltarán a la cita. Además, TEDAE –Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio– coordinará el Pabellón de España, en el que se agruparán muchas de nuestras compañías más punteras. [página 16](#)

Ahora tu vida cabe en un Clase B

A veces tu estilo de vida lo eliges tú, otras veces, los cambios vienen de repente. Pero no te preocupes, porque en el Clase B 180 CDI siempre encontrarás sitio para todo lo que ocurra. Llévatelo ahora por sólo 235€ al mes* en 39 cuotas (entrada 4.728,29€, cuota final 14.739,52€**, TIN 8,35%, TAE 9,95%). Y por sólo 22€ más al mes, disfruta de 3 años de garantía, mantenimiento y reparaciones. Todo lo que tiene tu vida, cabe en un Clase B.



Clase B 180 CDI. Consumo medio 4,5 - 4,1 l/100km y emisiones de CO₂ desde 117 - 108 g/km

*Ejemplo de Financiación para un Clase B 180 CDI BE PVP 23.900,00€ (impuestos, transporte y plan PIVE-2 incluidos. Gastos de presentación y gestión de Benz Financial Services España, E.F.C., S.A., válida para solicitudes aprobadas antes del 30/06/2013 con contratos activados y vehículo nuevo. Cuota mensual de 235€, cuota final de 14.739,52€, entrada 4.728,29€, TIN 8,35%, comisión de apertura 573,23€ (2,99%), TAE 9,95%. Precio total a plazos 29.900,00€. Se debe devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la última cuota.

e B.

Clase B 180 CDI por 235€/mes*

- Faros bixenón
- Audio 20 con sistema Bluetooth
- Luces de marcha diurna LED
- COLLISION PREVENTION ASSIST
- ATTENTION ASSIST



Mercedes-Benz



Mercedes-Benz

CITYCAR SUR

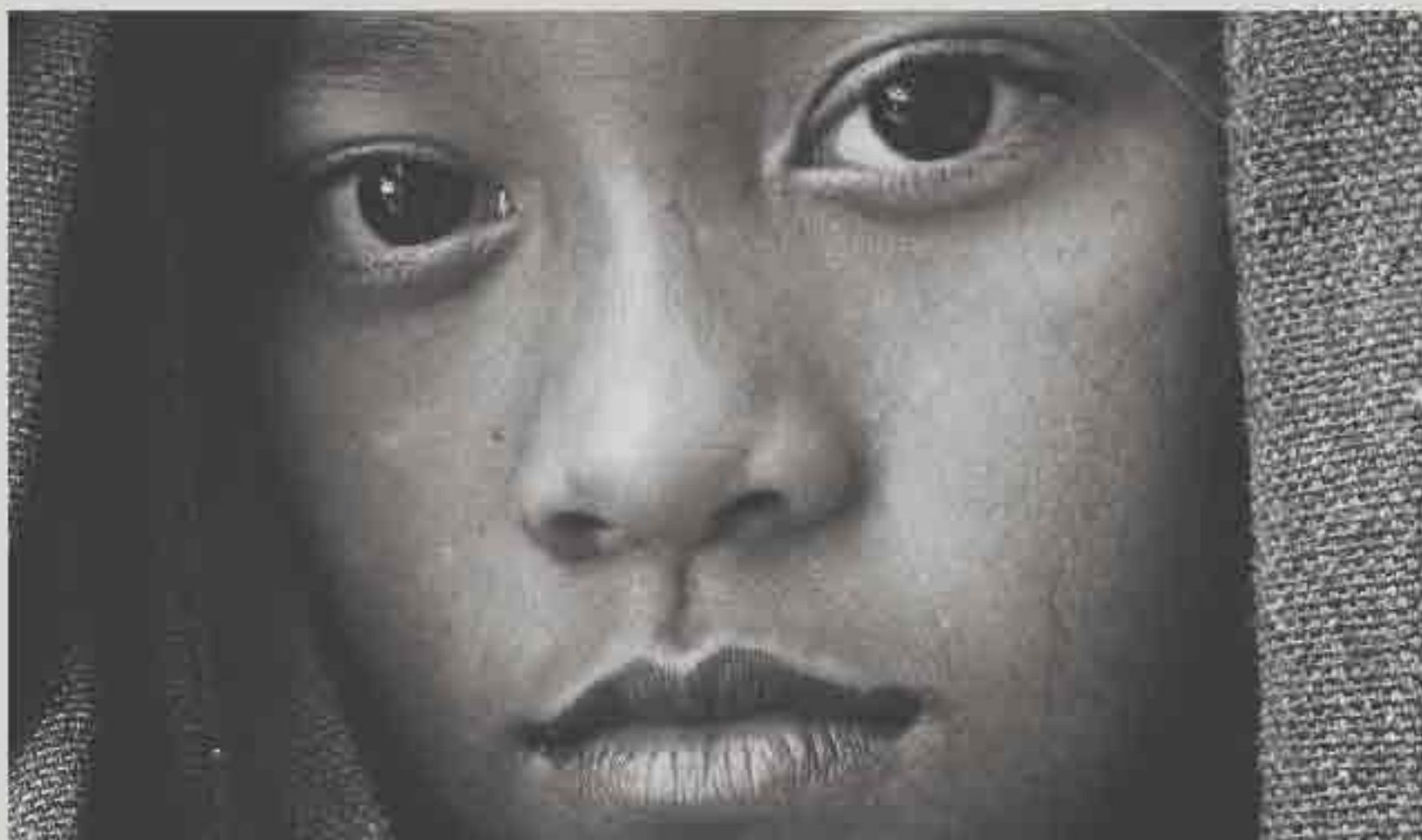
**Concesionario Oficial
Mercedes-Benz**

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

m.
entrega no incluidos.) con las facilidades del programa Alternativo de Mercedes-
ulos matriculados hasta el 15/09/2013. Por 235,00€ al mes en 39 cuotas y una
206,05€. **Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo,



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



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

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

A400M: PARA ELLA, SIMPLEMENTE UNA CUESTIÓN DE SUPERVIVENCIA.

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



lleno de incertidumbre visite airbusmilitary.com

 **AIRBUS** MILITARY

sumario

6 plan de vuelo

Formación y Empleo **8**

10 Embarcamos con...

emprendemos vuelo **14**

16 a fondo

escala en... **20**

26 FUERA DE PISTA

28 tal como éramos

AGENDA **30**

La industria española aterrizza en Le Bourget

El que es considerado como el mayor evento aeroespacial que se celebra a nivel internacional pronto abrirá sus puertas. El Salón Internacional Paris Air Show 2013 tendrá lugar en el aeropuerto parisino de Le Bourget entre los próximos días 17 y 23 de junio. En su 50 edición se darán cita las principales empresas fabricantes de aviones, helicópteros, motores, armas, misiles, satélites, sistemas de seguridad y defensa, equipamiento de sistemas y software asociados, entre otros.

Allí se exhibirán los mejores adelantos y las capacidades tecnológicas más avanzadas del sector aeroespacial a nivel global, por lo que la industria española no podía faltar a la cita. España

tendrá una destacada presencia con grandes embajadores del sector tales como EADS España, CESA, AKKA, Altran o Siemens, entre otros muchos actores que presentarán sus innovadores productos ante la atenta mirada del mundo. Un total de 2.103 exhibidores internacionales, 151.000 visitantes profesionales y 204.000 de público general fue el balance de la pasada edición. Cifras que esperan superarse en el 50 aniversario del mayor espectáculo aeronáutico del mundo.

Una vez más es la hora de demostrar el talento español en la industria aeroespacial y qué mejor ocasión que en el evento estrella del año, Paris Air Show 2013.

editorial

en cabina

Siemens en el sector aeroespacial

Uno de los objetivos prioritarios de la industria aeronáutica internacional en la actualidad consiste en incrementar la eficiencia y reducir el consumo de carburantes de los aviones y, con ello, los efectos sobre el calentamiento global. Los fabricantes de equipos y sus clientes se enfrentan al desafío de transformar constantemente sus extensas cadenas de suministro para optimizar la productividad total y sus costes.

Siemens dispone de un equipo especializado dedicado al sector aeroespacial distribuido en los principales países de los clusters de este sector, que posibilita una interlocución directa y única para asesorar de manera eficaz en la mejor solución a las necesidades del cliente.

Siemens participa activamente en los principales programas aeroespaciales como partner tecnológico internacional, no solo de los fabricantes de aeronaves, sino también con los diferentes Tier-n, OEMs de máquinas e Integradores, con un amplio portfolio de productos y soluciones que abarcan desde el nivel de Producción (PLC, CNC, Accionamientos, Sistemas HMI/SCADA), supervisión de la producción (MES, SIMATIC IT) hasta CAD/CAM y Gestión de Vida del Producto (Siemens PLM).

Las soluciones de Siemens mejoran la productividad industrial, el rendimiento y la flexibilidad de sus clientes gracias a la automatización integral, software industrial, el conocimiento de los mercados verticales y servicios asociados, siendo a día de hoy el único proveedor de productos que abarcan desde el ERP hasta las máquinas de shopfloor, pasando por sistemas de adquisición de datos (MES).

El 90% de los 20 principales fabricantes de aviones y turbinas confían en las soluciones innovadoras de Siemens, que permiten maximizar todo el ciclo y fases de producción, reducir sus costes en hasta un 45%, así como integrar y sincronizar todas las áreas de diseño y producción.

Siemens estará presente en el próximo Salón Aeronáutico de París con las últimas novedades y soluciones para la industria aeronáutica. (Booth Hall 2b - B - 32).

“Los fabricantes de equipos y sus clientes se enfrentan al desafío de transformar constantemente sus extensas cadenas de suministro”



Manuel Sánchez Gallizo,
Siemens Aerospace
Account Manager



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

Ambos fabricantes confirman sus respectivas previsiones para el año en curso

EADS y Boeing mejoran sus resultados en el primer trimestre de 2013

Tanto el fabricante aeroespacial europeo EADS como el estadounidense Boeing han tenido un sólido comienzo del 2013. Ambos grupos han presentado sus resultados financieros en el primer trimestre del año, los cuales reflejan una tendencia de crecimiento, y han confirmado sus respectivas previsiones para el ejercicio 2013.

En el caso de EADS, los ingresos aumentaron un 9%, a 12.400 millones de euros, rentabilidad que viene, en parte, impulsada por las entregas de aviones comerciales. Los ingresos en Astrium y Cassidian permanecieron estables en comparación con el mismo período del año pasado y los

ingresos de defensa alcanzaron un total de 2.300 millones de euros. Los pedidos recibidos de EADS aumentaron de forma pronunciada, a 49.900 millones de euros (12.000 millones de euros en el primer trimestre de 2012), impulsados por pedidos significativos en Airbus Commercial. El Grupo siguió obteniendo pedidos de clientes de defensa y del sector público pero a un nivel inferior al del año pasado. Al final de marzo de 2013, la cartera de pedidos había aumentado a 614.300 millones de euros (al final de 2012 fueron 566.500 millones de euros), respaldando el crecimiento futuro del Grupo. La cartera de pe-

dididos de defensa ascendió a 49.900 millones de euros (al final de 2012, 49.600 millones de euros). Sobre la base de los resultados del primer trimestre, EADS confirma sus previsiones para el ejercicio 2013. En este año, los pedidos brutos de aviones comerciales deberían ser superiores al número de entregas, en la banda de 700 aviones. Las entregas de Airbus deberían continuar creciendo, hasta situarse entre 600 y 610 aviones comerciales, según anuncia la compañía.

En lo que respecta a Boeing, los ingresos del primer trimestre se elevan a 18.900 millones de dólares, el beneficio de explo-

tación a 1.500 millones de dólares, y el BPA a 1,44 dólares. La cartera total de pedidos de la compañía ascendía a 392.000 millones de dólares al cierre del trimestre, desde 390.000 millones de dólares al principio del año; dicha cifra incluye 20.000 millones de dólares en contratación nueva en el trimestre.

La compañía estadounidense también reafirma sus previsiones financieras y de entregas para 2013, que reflejan la continua evolución positiva del negocio recurrente y se traducen en un incremento previsto del 5% en el beneficio por acción recurrente (no-PCGA).

COPAC y FACUA firman un acuerdo en defensa de los pasajeros y la seguridad aérea



El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) y FACUA-Consumidores en Acción firmaron un acuerdo el pasado 25 de abril para colaborar en la defensa de los derechos de los pasajeros y la seguridad aérea. Ambas entidades, que comparten el objetivo de garantizar los derechos de los usuarios del transporte aéreo, han acordado trabajar en materia de información, difusión y formación así como en cualquier aspecto de su competencia que les afecte.

FACUA, dedicada desde 1981 a denunciar los abusos a consumidores, aportará su experiencia en la detección de irregularidades y en la gestión de las principales reclamaciones de los pasajeros. La organización ha realizado recientemente la campaña Aeroderchos, instando a los viajeros a denunciar los abusos de las aerolíneas y lanzando una campaña informativa para responder las po-

sibles dudas a las que se puede enfrentar cualquier usuario. Por su parte, COPAC aportará el conocimiento técnico y profesional en materia de seguridad aérea para cumplir su función de velar por la seguridad y la legalidad de las operaciones del vuelo. El Colegio de Pilotos cuenta además con vías para que los usuarios del transporte aéreo expresen sus quejas o consultas en relación con el ejercicio profesional y la deontología de los pilotos u otras cuestiones.

Ambas organizaciones consideran que la defensa de la seguridad de los usuarios del transporte aéreo debe primar sobre los intereses comerciales de los operadores. Además, señalan como prioritaria la labor de supervisión de la Administración en esta materia y creen que es fundamental la colaboración entre consumidores, profesionales y Administración.

Los planes tecnológicos de América Latina en UNVEX 13

La Conferencia Internacional sobre Vehículos No Tripulados en América Latina que se celebró en Perú los días 16 y 17 de mayo estuvo centrada en los aspectos tecnológicos así como en las aplicaciones civiles de los UAV. La inauguración, celebrada el 15 de mayo, corrió a cargo del presidente de la República del Perú, Ollanta Humala Tasso.

Las conferencias incluyeron sesiones en las que ponentes de primer nivel y autoridades expusieron la situación de la tecnología de los UAV y sus posibles aplicaciones concretas en la región, así como los casos de mayor éxito en países y zonas del área. El programa se centró fundamentalmente en analizar la tecnología, que tiene actualmente un gran potencial de crecimiento y ofrece múltiples usos además de la defensa y seguridad, como emergencias, prevención de desastres, o la protección de recursos naturales, sin olvidar las aplicaciones comerciales –minerías, recursos forestales y agricultura–. Además de las conferencias, UNVEX América incluyó un espacio de exposición, abierto a todos los visitantes de SITDEF, donde pudieron verse algunos de los últimos desarrollos en el sector y un área de demostraciones in vivo para mini y micro UAV.

En la zona de demostraciones ubicada en el exterior, se presentaron varios ejemplos de funcionamiento de UAV. Expal mostró su Shepherd, especialmente indicado para misiones



de observación y vigilancia en control de fronteras, lucha contra el fuego y operaciones contra el narcotráfico. Por su parte, Aerosertec mostró su UAV Lars y UGV, un Vehículo No Tripulado terrestre de detección de amenazas nucleares y químicas, muy versátil y preparado para el ámbito urbano o todo-terreno.

El evento, celebrado dentro del Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales (SITDEF), fue organizado por IDS (Información, Defensa y Seguridad) y contó con el apoyo del Ministerio de Defensa del Perú, la Comandancia General del Ejército, la Fuerza Aérea, el Instituto de Defensa Civil, la Agencia Espacial (CONIDA) y el Centro de Desarrollo de Proyectos (CEPED), además del Consejo de Defensa Suramericano (CDS) de UNASUR. También participaron Expal como patrocinador, y SCR (Sistemas de Control Remoto), Singular Aircraft, Tekplus, Airelectronic, Tailored Avionics, Aerosertec y Cassidian, como empresas colaboradoras.

Ingenieros reunidos por la industrialización, producción y crecimiento

El Príncipe Felipe inaugura la Cumbre Española de Ingeniería

El Instituto de la Ingeniería de España reunió durante los días 13 y 14 de mayo a ingenieros y empresarios industriales con el fin de analizar la situación de su profesión y proponer un nuevo modelo económico que apueste por la industrialización, la producción y el crecimiento como vía de salida a la actual situación de la economía española.

En esta cumbre destacados representantes de las empresas y sectores de la ingeniería española señalaron las fortalezas de sus sectores, marcaron las líneas maestras a seguir y recomendaron las medidas necesarias, con el objetivo de marcar el camino para salir de la crisis con un modelo sostenible.

Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, inauguró el acto y puso de relieve que "la ingeniería española es hoy una auténtica expresión de prestigio, excelencia y buen hacer en todo el mundo", afirmando así-

mismo que ésta "puede y debe contribuir a superar algunos de los grandes desafíos actuales que tiene la Humanidad haciendo valer su dimensión más humanista y social. Me refiero a la erradicación de la pobreza, el cambio climático y el progreso sostenible". "Lo interesante para el futuro es que podamos formar, atraer y -a ser posible- retener a muchos más ingenieros en todas las especialidades", subrayó el Príncipe Felipe.

El evento estuvo formado por siete mesas de debate sectoriales, que trataron las bases para un diálogo productivo con las autoridades. Durante la primera jornada se expusieron las propuestas de los ingenieros en materia energética y de recursos naturales, en el área de la construcción y la fabricación y en el sector medioambiental. En el segundo día tuvieron lugar las mesas de debate sobre ingeniería y tecnologías de la información, sobre desarrollo y for-



Casa Real

mación, equipamientos y producción, así como el emprendimiento industrial.

El Príncipe estuvo acompañado por el presidente del Congreso de los Diputados, Jesús Posada; el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá; el presidente del Instituto de la Ingeniería de España, Manuel Moreu, y por el miembro de honor, patrono del Instituto de la Ingeniería de España y presidente del Grupo Villar Mir, Juan-Miguel Villar Mir.

nombramientos



Iberia Express

FERNANDO CANDELA Consejero delegado de Iberia Express

Es ingeniero industrial por la Universidad Politécnica de Valencia además de completar su formación con distintos programas ejecutivos en el Massachusetts Institute of Technology, IMD, INSEAD, Instituto de Empresa e IESE. Procede de Air Nostrum, donde fue director de Planificación y Control de Gestión, siendo clave en el desarrollo de la compañía. Cuenta con más de 15 años de experiencia en el sector de la aviación y su paso por Uralita - Nefinsa y por Andersen Consulting (ahora Accenture). Sustituye en el cargo a Luis Gallego, actual consejero delegado de Iberia.



SENER

BORJA ZÁRRAGA Director adjunto de la Unidad Estratégica de Negocio de Energía y Procesos de SENER

Es ingeniero industrial con la especialidad Mecánica por la Escuela de Ingenieros de Bilbao. Desde 1999, año en que entró en SENER, ha ocupado, entre otros, los puestos de jefe de Mecánica de la División de SENER en Madrid, Country Manager en México, así como director de Energía y Medio Ambiente de la UENEP. Desde el puesto de responsable adjunto Zárraga se encargará de coordinar y supervisar la actividad de esta área y sus distintos proyectos, en colaboración con el actual director, Francisco Jiménez.



INAER

MANUEL LÓPEZ Director general de INAER España

Con más de 30 años de experiencia, comenzó su andadura profesional como ingeniero aeronáutico en Pratt & Whitney en EEUU y posteriormente se unió a Iberia, donde ha desarrollado toda su carrera. Hasta la fecha, desempeñaba el cargo de director general de Proyectos Especiales y con anterioridad fue director general de Mantenimiento e Ingeniería y del área comercial. Es Doctor Ingeniero Aeronáutico y posee un Máster en Ingeniería Aeronáutica y en Gestión Tecnológica por la UPM, además, del máster en la Hartford University y varios cursos en la United Technologies Aircraft School.



AENA

NUEVE NUEVOS DIRECTORES Aena Aeropuertos

Mariano Menor (Valencia), Pedro Soriano (Tenerife Norte), Manuel Vinagre (Lanzarote), Juan Carlos Peg (La Palma), Francisco Javier Franco (La Gomera), Marta Torres (Federico García Lorca Granada-Jaén), Antonio García (Logroño-Agoncillo) y Alfonso Flores (Badajoz). Además, Julián Cámara, ha sido nombrado director del Grupo III de Aeropuertos que integra 18 de éstos, que son los de Valladolid, Melilla, San Sebastián, Pamplona, León, Badajoz, Ceuta, Salamanca, Burgos, Victoria, Algeciras, Logroño-Agoncillo, Albacete, Huesca-Pirineos, Córdoba, Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet.

breves

Aena Aeropuertos adjudica los servicios de seguridad

El Consejo de Administración de Aena Aeropuertos ha aprobado la adjudicación de los servicios de seguridad en 41 aeropuertos de su red por un importe total de 54,3 millones de euros y un plazo de duración de un año, prorrogable anualmente hasta dos, previo acuerdo entre las partes.

Indra promociona Airline eCommerce

Durante la Jornada de Comercio Electrónico que celebró la IATA el 30 de abril, Indra presentó su plataforma integral de servicios para líneas aéreas. Entre las aplicaciones de la solución Airline eCommerce destacan sistemas de información más eficientes, incorpora nuevas prestaciones y servicios, y facilita las búsquedas de vuelos para que los viajeros disfruten de los precios más económicos.

La tarjeta de embarque de Iberia desde "Passbook"

Iberia ofrece la posibilidad a todos sus clientes de sacar las tarjetas de embarque móvil en formato Passbook. De esta forma, utilizando el App de Iberia o iberia.mobi desde un teléfono Iphone o un Ipod con IOS 6.0, los clientes podrán descargar fácilmente sus tarjetas de embarque móvil al wallet (tarjetero) de Passbook.

Aena se compromete a moderar la subida de las tasas aéreas

Se ha anunciado el acuerdo alcanzado por Aena y las compañías aéreas sobre las tarifas aeroportuarias, que plantea unas subidas más moderadas de las que permite la Ley. El acuerdo alcanzado contempla una actualización de tarifas para los próximos 5 años, que se aplicarán desde 2014 a 2018. Se incrementa la reducción de la tarifa de pasajero en conexión y se bonifican las tarifas de carga.



Ministerio de Fomento

onal. / Sigue avanzando en la remodelación comercial de la T2. **Girona-Costa Brava:** Estudiantes de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Energía. **Menorca:** Recibe el primer vuelo de una nueva ruta con Leeds. / Refuerza las conexiones con Suecia. / Se prepara para la inauguración, Finlandia, Polonia, Alemania, Austria y con la ciudad inglesa de Leeds. **Reus:** La aerolínea Thomas Cook Belgium operará 55 vuelos con el Encuentro de Hidroaviones de Pollensa.

Representantes de la UNESCO, Air France y la Universidad de Stanford se unen a los directivos de Airbus

Un jurado para Fly Your Ideas 2013

El principal constructor aeronáutico, Airbus, ha revelado hoy la composición del jurado internacional del más alto nivel que decidirá en la final del desafío universitario Fly Your Ideas 2013. El jurado de seis miembros está dirigido por Charles Champion, vicepresidente ejecutivo de Ingeniería de Airbus. El jurado busca la idea más innovadora para una industria de la aviación más sostenible entre los cinco equipos de estudiantes finalistas.

Charles se sentará junto a colegas como Ardhendu Pathak, responsable de desarrollo de tecnologías disruptivas como director del Airbus Innovation Cell en la India, y Nicolas Tschechne, especialista en inteligencia de mercado e investigación de tendencias del Centro de Innovación y Diseño de Cabina de Airbus en Hamburgo. La UNESCO ha dado su patrocinio a la competición global y está representada en el jurado por Lidia Brito, directora de Políticas para la Ciencia y Desarrollo de Competencias de la UNESCO. Completan la alineación Bruno Delille, vicepresidente senior de Planificación de Flota Corporativa y Nuevas Aeronaves del grupo Air France, y Charbel Farhat, que ocupa la cátedra Vivian Church Hoff de Estructuras de Aviones y es presidente del Departamento de Aeronáutica y Astronáutica de la Universidad de Stanford, y que además ha sido recientemente elegido para la US National Academy of Engineering.

El jurado se reunirá el 12 de junio en la sede central de Airbus en Toulouse, donde los equipos presentarán sus proyectos para tener la oportunidad de ganar el primer premio de 30.000 €, y el de 15.000 € como finalistas. Los resultados se anunciarán en la



sede de la UNESCO en París el 14 de junio. La competición de 2013 ha inspirado a cerca de 6.000 estudiantes de 82 países, registrados en los 618 equipos que presentaron sus propuestas. Tras haber superado dos rigurosas rondas de evaluación ante 60 asesores de Airbus, los cinco equipos finalistas ahora se enfrentan a un reto más difícil todavía. Más de 200 empleados de Airbus participan en Fly Your Ideas como asesores, expertos y mentores para los distintos equipos, permitiendo a los estudiantes desarrollar habilidades claves como el trabajo en equipo y la gestión de proyectos. Esta interacción con personal de Airbus también ofrece a los estudiantes valiosa información sobre la industria mundial de la aviación, que actualmente mantiene 33 millones de puestos de trabajo en todo el mundo y es un importante contribuyente al comercio global.

Cefoim

www.copacjobs.com facilitará la incorporación directa y sin intermediarios a operadores aéreos en expansión

El COPAC crea un portal de empleo especializado para pilotos

El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) ha puesto en marcha COPACjobs.com, un portal de empleo especializado para pilotos, con el objetivo de facilitar el acceso de estos profesionales a ofertas de empleo, principalmente de operadores aéreos de otros países.

La difícil situación que atraviesa el sector aéreo y la profesión de piloto en nuestro país, tras el cierre de varias compañías y la incertidumbre que se vive en otros operadores, ha llevado al COPAC a crear este portal de empleo especializado, que permitirá vincular a los pilotos españoles con las ofertas de empleo de las aerolíneas que actualmente están cre-

ciendo y necesitan incorporar pilotos en sus flotas.

COPACjobs.com arranca en una primera fase que permite a los pilotos introducir sus datos profesionales, como horas de vuelo, habilitaciones de tipo o licencias, y otra información vinculada a la profesión de piloto, como el nivel de competencia lingüística o la habilitación médica.

En una segunda fase, COPACjobs.com permitirá el acceso de los operadores aéreos a los perfiles de los pilotos para seleccionar a aquellos que se adapten a sus necesidades profesionales. El COPAC espera que este nuevo portal especializado facilite la incorporación directa y sin intermediarios de



los pilotos españoles a compañías en expansión, algunas de las cuales ya se han interesado por la experiencia de los pilotos de nuestro país.

COPACjobs.com es una de las herramientas que el COPAC pone en marcha dentro de su programa de asistencia y apoyo a los colegiados para facilitar su incorporación a aerolíneas de otros países.

COPAC

Está dirigido a Ingenieros Técnicos Aeronáuticos de todas las especialidades y procedentes de cualquier universidad española

La UPM ofrece un curso de adaptación a graduado de Ingeniería Aeroespacial

Con la implantación del Espacio Europeo de Educación Superior (Plan Bolonia) y los correspondientes títulos de Grado, los titulados en las anteriormente denominadas carreras de ciclo corto o ingenierías técnicas deben adecuar sus titulaciones y créditos LRU a la nueva oferta educativa, basada en créditos ECTS, cuya equivalencia no es directa. Un crédito ECTS representa 10 horas de clase en el aula, mientras que un crédito ECTS representa de 25 a 30 horas de trabajo del estudiante, no sólo de aula (clases teóricas y/o prácticas), sino también la realización de trabajos individuales o grupales, las horas de estudio, la resolución de ejercicios, etc.

Es por ello, que la Universidad Politécnica de Madrid, ofrece a partir del curso 2013/2014 la posibilidad de realizar un Curso de Adaptación para los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, con el que alcanzar los 240 ECTS del Grado. Si bien la mayoría de los egresados actuales proceden de la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica (EUITA) de la UPM, el curso está abierto a Ingenieros Técnicos Aeronáuticos de todas las especialidades (Aeronaves, Aeromotores, Aeronavegación, Aeropuertos y Equipos y Materiales Aeroespaciales) y procedentes de cualquier universidad española.

Desarrollo e impartición

La adaptación consistirá en la realización de una carga lectiva mínima de 60 créditos para los alumnos egresados de la UPM y de 72 créditos para los del resto de universidades. De esos créditos podrán ser reconocidos hasta un máximo de 25 por experiencia laboral afín (sin incluir períodos de becas), así acreditada y admitida por una Subcomisión Delegada a tal efecto.

Los créditos totales mencionados comprenderán asignaturas de carácter obligatorio y otras de carácter optativo en función de la especialidad de procedencia, para asimilar los estudios ya finalizados a las especialidades del Grado en Ingeniería Aeroespacial.

El Curso de Adaptación a Graduado en Ingeniería Aeroespacial por la UPM se impartirá en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio (EIAE) de la universidad madrileña, fruto de la fusión de la ET-SI Aeronáuticos y la EUIT Aeronáutica, centro creado precisamente para atender la demanda de los estudios de Grado.

Según los cálculos estimados, los alumnos que han de realizar 60 ECTS y tengan dedicación completa a los estudios deberían finalizar los mismos en un curso académico, mientras que los que tengan que realizar un mayor número de créditos o desarrollen al mismo tiempo una actividad laboral, no deberían utilizar más de dos cursos académicos.

Cinetic

**CENTRO DE FORMACIÓN AERONAUTICA
ACREDITADO POR AESA (TRTO Nº044)**

**PILOTOS, AUXILIARES, MANTENIMIENTO,
INGENIERIA, CALIDAD... ETC**

91 126 85 90

info@cineticplus.com

www.cineticplus.com

www.trtoairbus.com





50th PARIS AIR SHOW
at LE BOURGET EXHIBITION CENTRE
From 17th to 20th June 2013
Chalet B291

Our presence at the Paris Air Show allows us to present our most innovative achievements in aeronautics and show visitors and customers the various technologies that make up our business, and live our engineers, says **Nicolas Pascault, Aerospace Senior Vice President.**

AKKA Technologies Group, European leader in aerospace engineering, will be at the 50th International Paris Air Show : the perfect opportunity to present its new technological expertise and innovations in aeronautics. The Group offers a unique and comprehensive range of careers in **aerospace engineering: system engineering, documentation, design, processes and methods, and customer support manufacturers.**

ON THE OCCASION OF THIS EXHIBITION, AKKA TECHNOLOGIES WILL PRESENT:

- › Its innovations in design and cabin layout
- › Its iPad bracket into the cockpit
- › Its know-how in Numerical Simulation Multiphysics
- › Its architecture «More Electrical Aircraft» power system tools

Throughout the duration of the exhibition, **conferences and technical simulations** will be held in the AKKA Technologies' chalet to live inside and discover the latest aeronautical technologies.

FOR ANY FURTHER INFORMATION, PLEASE CONTACT THE PRESS SERVICE

Open2Europe - Hanene Massé - +33 (0)1 55 02 15 02 / Karine Besse - +33(0)1 55 02 14 66



European leader in Engineering and Technology Consulting

www.akka.eu



LUIS JAVIER CODÓN

Director de la División de Aeronáutica,
Espacio y Defensa de Altran España

“El mercado demanda una oferta global coordinada dentro y fuera de nuestras fronteras”

Luis Javier Codón es ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid con toda una vida profesional ligada a la consultoría. Se inició en la empresa Media Consultores de Ingeniería realizando proyectos del sector aeronáutico hasta que dicha empresa se incorporó a Altran España en 2002 como parte de su política de crecimiento a través de adquisición de compañías. En ese momento, Codón inicia una nueva carrera profesional ocupando di-

versos cargos de dirección y gestión hasta que en enero de 2011 toma las riendas de la División de Aeronáutica, Espacio y Defensa en Altran España y pasa a formar parte del Comité de Dirección.

Se trata de unas de las empresas referentes en la industria que no para de crecer orgánica y económicamente. En sus 30 años, el Grupo Altran ha acompañado a cientos de clientes en los retos más tecnológicos del

sector. En España, es una de las empresas mejor valoradas por los profesionales debido a su clara apuesta por la generación de talento, innovación y desarrollo profesional. Los programas A350, A380, A400M, el Solar Impulse o el centro The Wings Valley of Dubai son algunos de los proyectos de referencia en los que Altran España, y concretamente la división ASD participa como partner tecnológico.

“Altran apuesta por la generación de talento, la innovación en los recursos humanos, la conciliación laboral y personal, y la movilidad interna”

¿A qué se dedica Altran España?

Altran es una empresa de consultoría e ingeniería dentro del sector tecnológico y con una estrategia muy orientada a la gestión de conocimiento, de talento, innovación y servicio hacia nuestros clientes.

Durante estos 30 años, el Grupo Altran se ha dedicado a poner al servicio de nuestros clientes toda su experiencia, acompañándoles en sus diferentes retos tecnológicos y planes de desarrollo, de forma que hoy se ha convertido en un verdadero partner tecnológico de sus clientes.

A día de hoy, Altran España tiene una plantilla superior a los 2.200 empleados que dan soporte en cinco grandes áreas fundamentales: Telecomunicaciones y Medios –fue la que vio nacer a Altran aquí en España–, Soporte a las Administraciones Públicas, Finanzas y Seguros, Sector Industrial –con un foco muy específico en el área de transporte, energía y farmacia–, y finalmente la división de Aeronáutica, Espacio y Defensa (ASD).

¿En qué momento se incorpora la división ASD al Grupo?

En el año 2002, cuando se compra Media Consultores de Ingeniería, ya que uno de los objetivos de Altran es adquirir compañías que sean un nicho de conocimiento tecnológico que refuercen el portfolio de la compañía.

El pasado año esta división cerró con una cifra de negocio alrededor de los 30 millones de euros con un equipo humano cercano a los 475 empleados. Esto supone en torno al 24% de la cifra de negocio completa de Altran España. La compañía acabó el 2012 con una cifra de negocio cercana a los 130 millones de euros y con un número de empleados entorno a los 2.100, cifras que están bastante en línea con este ratio de participación de la División ASD en España, y a nivel internacional el Grupo Altran cerró el año pasado con una plantilla superior a los 18.000 ingenieros en todo el mundo y con una cifra de facturación cercana a los 1.500 millones de euros. En esa porción, las cifras de ASD están entorno a los 320 millones de euros.

¿Cuáles son sus competencias como director de la División?

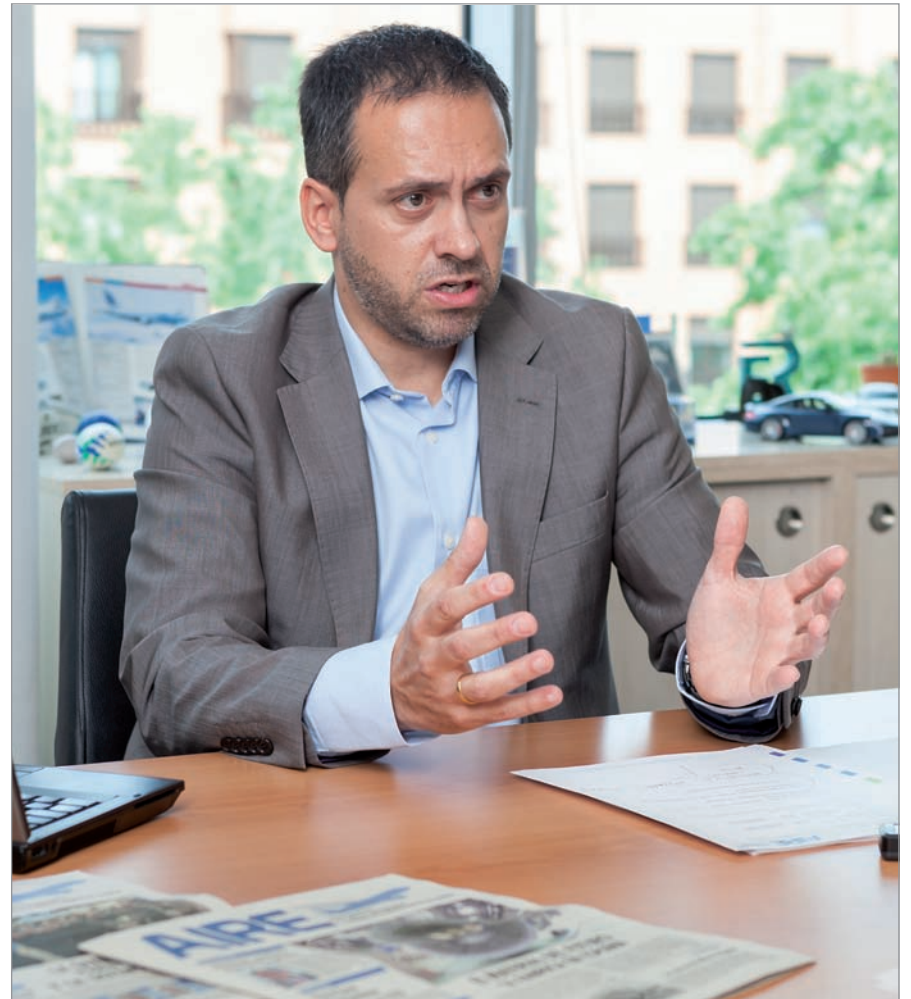
Yo diría que el gerente tradicional de Altran ha tenido siempre tres líneas de trabajo. La primera es ser capaz de conocer, interiorizar y tener clara cuál es la oferta de Altran y ser capaz de entender y flexibilizar nuestra oferta al entendimiento de nuestro cliente. Por otro lado soy también responsable de todo lo que tiene que ver

con la deliberación de los proyectos y servicios que tiene la compañía. Y por último, está la responsabilidad y la gestión de todo el equipo humano que te rodea. Todo esto, además, enmarcado dentro de un contexto de garantizar la rentabilidad y sostenibilidad de la compañía.

En mi caso, como responsable de la división de ASD, a estas tres grandes competencias hay que añadir la de definir planes estratégicos de presente y de futuro, canalizando las inversiones hacia aquellos sectores o áreas tecnológicas más interesantes y ser capaz de establecer toda la conexión con el resto de empresas del Grupo Altran para ser capaces de funcionar como un todo.

¿Qué servicios ofrece la división ASD a sus clientes?

Dentro de ASD podemos hablar de tres grandes industrias: el sector puramente aeronáutico, el de espacio y por último el de defensa. La división se divide en cuatro grandes áreas de trabajo. La primera es la de Ingeniería de Aeroestructuras, aérea que ocupa más de 120 empleados en la actualidad y que es capaz de cubrir todas las fases de desarrollo de cualquier componente de un aeronave, desde el diseño conceptual más elemental hasta la entrega de documentación final o certificación de la misma, pasando por todo el proceso de validación estructural. La segunda área de trabajo es lo que denominamos Intelligent Systems, dentro del cual se subdividen dos grandes áreas, la que tiene que ver con las áreas de system engineering –todo el soporte que la compañía desarrolla para la implementación de todos los sistemas y subsistemas de un avión, para la definición funcional de sus especificaciones y para la validación de las mismas– y la relacionada con todo lo que significa el desarrollo del software crítico de misión. La tercera área de trabajo es la de Customer Services que soporta todas las áreas de maintainability, supportability, in service support... es decir, cómo podemos ser capaces de influir en la fase final de desarrollo de un avión desde la experiencia previa de nuestros ingenieros de mantenimiento y cómo podemos soportarles en su vida útil. Por último, la cuarta de estas cuatro grandes áreas, es Industrial Operation, donde se encuentra toda la parte de supply chain performances, supply chain management, logística o quality assurance tanto en la parte de producto como de proceso o incluso en la parte de procurement.



¿En qué proyectos está trabajando actualmente?

El principal cliente de la división en España es el Grupo EADS. Desde el año 2008, Altran está dentro de los cinco primeros preference suppliers del consorcio europeo y a día de hoy trabajamos con ellos en la totalidad de sus proyectos. En transporte civil, el A380 y el A350 son los dos grandes proyectos en los que hay cientos de ingenieros de Altran trabajando en diferentes países. En la parte más militar, tenemos presencia en el A400M, donde hoy cubrimos todas las áreas de desarrollo de esta aeronave y además cubrimos también todos los derivados militares de Airbus o todos los tradicionales productos de la antigua CASA como el C212, C235 o C295. Si hablamos del sector Espacio, hemos sido partner estratégico de EADS CASA y CASA Espacio en España para todo el proyecto de Amazonas 3 y el Arabsat 6/6B, entre otros. Por último, el sector de

Defensa, concretamente en naval, nuestra presencia es muy significativa dentro del desarrollo de nuevas plataformas con Navantia.

Además de ser uno de los principales proveedores estratégicos de EADS, ¿en qué proyectos de otras compañías estáis presentes?

Si el Grupo tiene una cifra de negocio superior a los 320 millones de euros, más de 210 millones corresponden a proyectos alrededor del Grupo EADS. Pero por otro lado, hay una cifra de negocio que también es muy importante con otros partners del sector como los fabricantes Embraer o Boeing, todos los Tier 1 suministradores directos de EADS como Alestis, Aernnova o Aciturri, y más allá del propio ASD en España también destacar el trabajo con Dassault y Thales Alenia.

Entre las últimas operaciones de Altran, cabe destacar las referentes a Air-CaD y Hansa, ¿qué nos puede contar



“Los ingenieros españoles están preparados para abordar cualquier reto tecnológico”

de estas recientes adquisiciones?

Estas adquisiciones se enmarcan dentro de la política de crecimiento de Altran. Hay un plan estratégico muy fuerte en los principales países de Europa como España, Francia, Italia, Alemania e Inglaterra, reforzando alianzas y partenariados con clientes estratégicos, y reforzando actividades en zonas del sureste asiático mediante el desarrollo de nuevas ofertas en sectores industriales tecnológicos.

Dentro del Plan estratégico de la empresa, se contempla la adquisición de otras compañías como son los recientes casos de AirCad e Industria Hansa.

Ésta última ha sido incorporada a la compañía en el pasado mes de febrero. Es una de las principales compañías en consultoría que existe en Europa, especialmente en Alemania, con casi 2.000 empleados. Es una de las mayores adquisiciones que ha hecho el Grupo Altran en toda su historia, con un foco muy específico en el área de aeronáutica –más del 65% de su actividad– y automoción –un sector muy complementario con el anterior–.

La adquisición de la otra compañía, AirCaD, responde a la necesidad de incorporar valores que puedan incrementar y enriquecer el actual portfolio de la compañía. De hecho, AirCaD es una empresa referente del sector en todo lo que tiene ver con procesos de transformación en interior de aeronaves. Es una compañía acreditada frente a las autoridades y que complementa mucho el portfolio actual de Altran.

En definitiva, el Grupo tiene un plan de crecimiento, por un lado orgánico, y por otro lado, de adquisición de compañías.

Otro de los grandes retos de Altran España es el centro The Wings Valley of Dubai, ¿en qué momento se encuentra este proyecto?

Es un proyecto muy interesante. Es el resultado de una línea de trabajo que Altran comenzó hace bastante años para dar respuesta a una necesidad muy importante en el mercado de soporte en aviones en servicio. En este caso Altran ha llegado a un acuerdo para desarrollar en los próximos años el mayor y más innovador centro de mantenimiento para, en este caso, la aviación ejecutiva tanto en aeronaves como en helicópteros.

Altran no deja de crecer, en concreto lo ha hecho un 7% en el primer trimestre de 2013 respecto al período anterior, ¿qué supone para la compañía?

Es un reflejo de la estrategia del Grupo. En materia de crecimiento y empleo, el Grupo Altran tiene cuatro grandes apuestas: la generación y retención de talento; la innovación en la gestión de recursos humanos; la flexibilidad y conciliación laboral y personal, y la movilidad interna de los empleados de la compañía.

Altran realiza año tras año en gran inversión en una política de formación. Nada más que en Altran España, en el año 2012, se desarrollaron más de 300 cursos internos. El año pasado su Majestad la Reina Sofía entregó a Altran España el premio a la Empresa más Innovadora en la gestión

de los Recursos Humanos. La Comunidad de Madrid nos ha reconocido como la mejor empresa de la Comunidad en términos de conciliación profesional y personal. Son reconocimientos que nos hacen ser una de las mejores empresas donde trabajar.

¿Cuáles cree que son los principales retos de la industria aeronáutica?

Éste es un sector global y hay que entenderlo como tal. El Flightpath 2050 habla de una demanda global con una mayor necesidad de movilidad. Además, el sector está enfrente de tres grandes retos tecnológicos en los que Altran es copartícipe de forma activa.

El primer reto es que la industria aeronáutica tiene que ser capaz de llegar a una sostenibilidad frente al medio ambiente. La industria aeronáutica tiene un reto y unos compromisos firmados en diferentes protocolos de una reducción muy importante de dióxido de carbono y emisiones en general. El proyecto más emblemático en este sentido es el Solar Impulse en el que Altran es uno de los partners estratégicos desde el 2003. Es un reto apasionante desde el punto de vista de desarrollo tecnológico porque hablamos de ser capaces de llevar un avión que pesa lo que un coche, movido por cuatro motores que tienen la potencia de una Vespino y que será capaz de conseguir el nada desdeñable reto de dar la vuelta al mundo con la única aportación de energía solar. Nuestra aportación está centrada en todo lo que tiene que ver con la ingeniería, soporte y desarrollo estructural de la aeronave. También es muy importante todo el desarrollo del autopilot de la aeronave, porque hablamos de que un único piloto vaya a volar durante más de cinco días permanentes en el aire sin tomar tierra.

El segundo reto de la industria es la seguridad, algo fundamental. La realidad es que estamos ante uno de los medios de transporte aéreos más seguros del mundo y hay que seguir trabajando en ello.

El tercer reto es el tratamiento del pasajero. Al final la industria aeronáutica, de alguna forma, tiene grandes miras de futuro por la gran necesidad de movilidad que van a tener las personas en los próximos años en todas las partes del mundo. Por eso, uno de los retos es ser capaz de cuidar mucho más al pasaje. Desde hace varios años, Altran está trabajando con el Grupo EADS en desarrollar un nuevo concepto completamente revolucionario del sistema aeroportuario mundial, en el que

hay un foco muy importante en la flexibilidad y disminución del tiempo necesario para que una persona sea capaz de moverse de una parte a otra del planeta.

¿De qué manera afecta la situación de España a esta industria?

El año 2012 fue un año muy duro para muchos de nuestros clientes, tanto pequeños como grandes. Hay áreas industriales que lo están pasando muy mal y que la situación les está obligando a lanzar procesos de transformación interna muy fuertes, en los que Altran está muy ligado a ellos. Este año tan duro ha servido para el refuerzo de la relación estratégica que Altran tiene con muchos de nuestros clientes. Altran es una compañía que en estos últimos años no hace nada más que crecer en todos sus ámbitos (en territorios, competencias, sectores...), sin embargo ha sido capaz de mantener la agilidad para dar respuesta a cada una de las situaciones particulares de cada cliente.

¿Qué necesita nuestro país para tener una ingeniería potencialmente valiosa?

Las compañías tienen que seguir haciendo una apuesta firme por la generación de talento, por la formación, la innovación y gestión de los recursos humanos. Las políticas de I+D+i dentro de las compañías deben ser capaces de mantenerse y reforzarse.

Ésta es una industria global por lo que las empresas y las propias instituciones tienen que tener una gran amplitud de miras y empezar a jugar un papel relevante en aquellos lugares donde se están tomando las decisiones estratégicas. No debemos estar demasiado condicionados por un concepto local de la industria y un sentimiento de proteccionismo local porque el mercado cada vez demanda más una posición global fuera de nuestras fronteras.

¿Cree que están preparados nuestros ingenieros aeronáuticos para los diferentes retos internacionales?

Nada más hay que ver la demanda de ingenieros españoles que existe fuera de nuestras fronteras.

Una de las grandes cosas que ha hecho España es la fuerte apuesta por la formación y la capacitación de ingenieros españoles. Ha dado un salto cualitativo en los últimos años, además del papel relevante que ha jugado la industria para traer una carga de trabajo importante a nuestro país. Los ingenieros españoles están preparados para abordar retos tecnológicos como cualquiera de los ingenieros de fuera de nuestras fronteras.



DESARROLLANDO EL FUTURO



Paseo de John Lennon, nº 4
28906 Getafe - Spain
www.cesa.aero
contacto@esa.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 ha estado presente en todas las fases del proyecto

Aernnova entrega el paquete 1.000 para los Embraer 170/190/195

Aernnova entregó el 10 de mayo el paquete 1.000 de las diferentes estructuras que fabrica para los Embraer E170/175/190/195 en base a un contrato firmado el año 1999. Aernnova participa en este proyecto como socio a riesgo de Embraer y ha estado presente en todas las fases del proyecto: diseño de las estructuras, diseño y fabricación de los utilajes, fabricación de los componentes, montaje de las estructuras y mantenimiento y repuestos de la flota. Los elementos que suministra para todos los modelos son: la estructura completa de fuselaje trasero (incluyendo mamparo de presión y provisiones de sistemas) y las estructuras completas de los estabilizadores vertical y horizontal (incluyendo sus respectivas superficies de control).

En cuanto a las tecnologías utilizadas, el fuselaje y los cajones de los estabilizadores son fabricados utilizando componentes metálicos (mecanizado y chapa) mientras que las superficies de control



de los estabilizadores son fabricadas en materiales compuestos.

Mercado regional

La familia de aviones regionales de la compañía brasileña, conocida como E-

jets, se compone de dos modelos fundamentales –E170 y E190– orientados al mercado regional comercial y ejecutivo. Se trata de una familia de doble reactor y rango de autonomía medio, concebida específicamente para atender el mercado

de aviación regional en el segmento de 70 a 124 asientos. Dentro de su clase, son aviones que han establecido un alto estándar en ergonomía y eficiencia, lo que ha hecho de ellos un éxito en el mercado. Hasta marzo de 2013 Embraer ha entregado 925 aparatos a operadores tan importantes como Air France, British Airways, Republic Airways, Air Canadá, Jet-Blue Airways y Austral Líneas Aéreas.

La certificación de los modelos E170 y E190 tuvo lugar en los años 2004 y 2005, respectivamente. Posteriormente, en 2006, se certificó la versión ejecutiva de la familia, conocida como Lineage 1000.

Según un comunicado de Aernnova, la entrega por parte de este conjunto de estructuras para la fabricación del avión 1000 supone para la compañía "la consecución de un hito importante para el programa y es un motivo de satisfacción para todos lo que han participado en el mismo a lo largo de los años".

Segundo vuelo del nuevo vehículo de la ESA

Vega completa con éxito el lanzamiento del Proba-V

El nuevo vehículo de lanzamiento de la ESA, Vega, ha completado con éxito su segundo vuelo desde el Puerto Espacial Europeo en Kourou, Guayana Francesa. Vega ha demostrado su gran versatilidad al liberar en órbitas diferentes dos satélites de observación de la Tierra, Proba-V de la ESA y VNREDSat 1A de Vietnam, y el primer satélite de Estonia, el demostrador tecnológico ESTCube-1.

Vega despegó a las 02:06 GMT del 7 de mayo, comenzando una compleja misión que ha durado el doble que su vuelo inaugural, en febrero de 2012, y en la que se ha encendido cinco veces el motor de la etapa superior del lanzador.

Las tres etapas de combustible sólido funcionaron según lo previsto y, tras dos encendidos del motor de combustible líquido de la etapa superior, el satélite Proba-V fue liberado en una órbita circular a 820 kilómetros de altitud sobre la costa occidental de Australia, unos 55 minutos después del lanzamiento. Más tarde se liberaron el VNREDSat 1A, 1 hora y 57 minutos después del lanzamiento, y el ESTCube 1, tres minutos más tarde.

El satélite ya está siendo controlado desde el centro de la ESA en Redu, Bélgica, desde donde se someterá a una serie de pruebas antes de que



comience la fase de operaciones de la misión, durante la que estudiará la cubierta vegetal de nuestro planeta. "Hoy es un gran día para la ESA, sus estados miembros y para Europa. Entre todos los estados miembros, Italia se merece una mención especial por liderar el Programa Vega, Bélgica por dirigir los proyectos Proba para la ESA y Francia por el desarrollo y el mantenimiento del Puerto Espacial Europeo aquí, en Kourou", declaró Jean-Jacques Dordain, director general de la ESA.

Es el mayor contrato conseguido en los últimos tiempos para este helicóptero en el mercado de servicios de evacuación

La turca THK Gökçen Aviation realiza un pedido de 17 EC135

Una flota de 17 helicópteros biturbina EC135 de Eurocopter, operada por THK Gökçen Aviation, la rama comercial de la Asociación Aeronáutica Turca, prestará servicios de transporte médico en todo el territorio de Turquía, conforme al mayor contrato conseguido en los últimos tiempos para este helicóptero bimotor en el mercado de servicios de evacuación médica de urgencia (EMS, por sus siglas en inglés).

Las misiones arrancarán previsiblemente el próximo mes de agosto con cinco primeros EC135, a los que seguirán otros aparatos hasta completar una flota de 17. La elección del EC135 para estos servicios de vital importancia ha estado a cargo del equipo de THK Gökçen Aviation y Betaz Aviation, ganador de una licitación de servicios de ambulancia aérea por cinco años convocada por el Ministerio de Salud turco.

"Eurocopter se consagra a prestar apoyo a Turquía en los servicios médicos de urgencia, unos de los más críticos a la hora de utilizar un helicóptero", dijo Olivier Lambert, vicepresidente senior de Ventas y Relaciones con los Clientes de la filial de EADS. "Por eso, nos sentimos orgullosos de colaborar con THK Gökçen Aviation y mostrar a la población turca el beneficio directo que reportan nuestros aparatos".

Osman Yildirim, presidente de THK añadió: "Estamos muy contentos de firmar un contrato con Eurocopter así como de ampliar nuestra provechosa y estratégica cooperación con el mercado turco".



Mercado en crecimiento

La elección turca subraya la competitividad de Eurocopter en un mercado en crecimiento, donde el EC135 es a escala mundial el aparato de referencia para servicios médicos de urgencia. Aproximadamente un 25% de todas las operaciones EMS se llevan a cabo con un EC135. Hasta la fecha, de los 1.095 EC135 que vuelan en todo el mundo se han entregado alrededor de 500 en configuración EMS.

El EC135 combina una vasta cabina con gran capacidad de carga útil y un bajo nivel de ruido. Las puertas corredizas sobredimensionadas y las puertas bivalvas traseras permiten la rápida carga y descarga de pacientes.

Oman Air realiza un pedido de tres A330-300

Nepal Airlines escoge el A320 para modernizar su flota

Nepal Airlines Corporation (NAC), la aerolínea de bandera de Nepal, ha firmado un Memorandum de Entendimiento (MoU) para la compra de dos aviones Airbus A320 equipados con Sharklets, dispositivos de punta de ala para ahorro de combustible. Estos ofrecen hasta un cuatro por ciento de ahorro en consumo de combustible que hace de la aeronave la piedra angular de la modernización de la flota de NAC.

"Para un país con difícil acceso terrestre, la aviación es realmente nuestra ventana al mundo, y la del mundo hacia nosotros. Nepal ofrece a los exploradores, excursionistas y aficionados a la naturaleza una amplia gama de actividades culturales, ecológicas y al aire libre. Agregar el A320 a nuestra flota nos ayudará a capitalizar el crecimiento del turismo y a mejorar nuestra red usando el avión más eficiente en consumo de combustible disponible," dijo Madan Kharel, director gerente de Nepal Airlines Corporation.

Tres A330-300 para Oman Air

Oman Air, aerolínea bandera del sultanato de Omán, ha realizado un pedido de tres A330-300, aumentando su flota de la familia A330 hasta un total de diez aeronaves. El avión será operado en rutas de largo recorrido, disponiendo de una confortable capacidad para cerca de 300 pasajeros. "La eficiencia, fiabilidad y atractivo para el pasajero de nues-



EADS Airbus

tros A330 en servicio los han convertido ya en el pilar de las operaciones de largo recorrido de Oman Air," dijo Wayne Pearce, consejero delegado de Oman Air. "Este pedido adicional nos permitirá continuar nuestra estrategia de crecimiento con un avión que sabemos que es fiable y rentable, ofreciendo además los más altos niveles de confort a los pasajeros." "Estamos orgullosos de continuar creciendo y desarrollando nuestra asociación con Oman Air mediante nuestro popular avión A330-300," dijo John Leahy, director del Área de Clientes de Airbus. "La combinación ganadora de eficiencia, fiabilidad y comodidad proporcionada por el A330 sigue deleitando a los clientes y pasajeros de todo el mundo y lo seguirá haciendo durante muchos años, con nuestra inversión continuada en esta familia de aviones."

El ejercicio se realizó en la Base Aérea de San Javier

Éxito de las pruebas para integrar aviones sin piloto en el espacio aéreo civil

La Base Aérea de San Javier (Murcia) fue la seleccionada para llevar adelante el ejercicio para demostrar que las comunicaciones vía satélite son adecuadas para operar e integrar en el espacio aéreo civil las Aeronaves Tripuladas Remotamente (RPA). El proyecto DeSIRE (Demonstration of Satellites enabling the Insertion of RPA in Europe), está financiado por la Agencia Espacial Europea (ESA) y la Agencia Europea de Defensa (EDA) y se enmarca dentro de la iniciativa europea para facilitar el uso de estas aeronaves en combinación con comunicaciones por satélite con finali-

dades comerciales y gubernamentales. Para su realización, la multinacional española Indra ha liderado un consorcio industrial europeo constituido por AT-One (Alemania y Holanda), SES ASTRA (Luxemburgo), Thales Alenia Space (Italia y Francia) y CIRA (Italia).

DeSIRE ha permitido demostrar a través de una serie de vuelos de pruebas el papel de las comunicaciones por satélite para conseguir integrar en el espacio aéreo civil y militar a los RPA más allá de la línea de vista. Los conceptos y procedimientos aplicables fueron definidos en proyectos previos que anali-

zaron su viabilidad. El vuelo, llevado a cabo el 24 de abril, facilitó además servicios de vigilancia terrestre y marítima, demostrando la capacidad de los RPA para realizar estas tareas.

Simultaneidad con vuelos civiles y militares

La aeronave despegó a las 11 horas del día 24 y completó un vuelo de 6 horas dentro de espacio aéreo civil y militar. La operación se simultaneó con los vuelos civiles y militares que operan desde dicha Base, de uso compartido como Aeropuerto de Murcia.

breves

El A350XWB ya luce los colores de Airbus

Airbus exhibió el 13 de mayo el primer A350XWB con los colores de la compañía. La aeronave se decoró en 7 días en la factoría de Toulouse. Recientemente Airbus ha completado la verificación de la Flight Test Instrumentation y la instalación de los motores, así como una intensiva fase de pruebas de vibración en tierra. Esta previsto que el avión realice su primer vuelo en verano.



EADS Airbus

Primer 787 completado en tasa de producción incrementada

Boeing ha completado la construcción del primer 787 que se fabrica en tasa de producción incrementada de siete aviones al mes. El avión, que se terminó a comienzos de esta semana, es la 114ª unidad del 787 que se fabrica en total y la número 100 que sale de las instalaciones de Everett (Washington). El programa 787 de Boeing tiene previsto alcanzar una tasa de producción de 10 aviones mensuales a finales de año.

Bombardier lanza el Challenger 350

Bombardier Aerospace anunció el 20 de mayo el lanzamiento del Challenger 350, su nuevo jet ejecutivo para el mercado de la aviación de negocios. El acto tuvo lugar en la Conferencia y Exhibición Europea de Aviación de Negocios (EBACE) en Ginebra, Suiza. La empresa tiene previsto que las entregas del nuevo modelo comiencen en 2014.

Innovation - Engineering - Consulting - Outsourcing

CTINGENIEROS
The CT Engineering Group in Spain



Product Engineering

Ingeniería básica y de detalle, cálculo estructural, definición y realización de los ensayos de validación del producto.



Manufacturing Engineering

Planificación de procesos, diseño de utillajes, actividad de ingeniería en soporte de montaje, simulación y optimización.



Product Support Engineering

Soporte logístico integrado, desarrollo de manuales técnicos, certificación del producto, mantenimiento y lean manufacturing.

El prestigioso salón internacional se celebra del 17 al 23 de junio en el Aeropuerto de Le Bourget

CINCUENTA EDICIONES DE PARIS AIR SHOW

El festival internacional Paris Air Show tendrá lugar del 17 al 23 de junio en el histórico aeropuerto de Le Bourget. Se trata de una de las principales citas de la industria aeroespacial mundial, con cifras de exhibidores –este año habrá 2.215– y visitantes que hacen ineludible la presencia allí de toda

empresa o actor que desee estar en primera línea del sector. La industria española estará presente mediante diversos actos y presentaciones, empezando por el Pabellón de España, coordinado por TEDAE. Empresas y grupos de la talla de EADS, CESA, AKKA, Altran o Siemens no faltarán a la cita.

Y van 50 ediciones. Paris Air Show, una de las citas más antiguas e ineludibles de la agenda de la industria aeroespacial internacional, abrirá sus puertas una vez más del 17 al 23 de junio. El evento, que se celebra con periodicidad bianual, estará abierto para los profesionales del sector los cuatro primeros días, mientras que el público en general podrá acudir durante el fin de semana, viernes incluido. La organización ha puesto especial atención este año en la innovación.

El histórico aeropuerto de Le Bourget será el escenario que acogerá de nuevo la cita, organizada por SIAE, una subsidiaria de GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales), principal organismo representativo de la industria sectorial gala. El proceso para el registro de exhibidores se abrió en abril de 2012. Aerolia, uno de los ‘tier 1’ de la industria y figura clave en Francia, fue el primer actor que confirmó su presencia hace 15 meses, desde entonces un total de 2.215 empresas y organismos han hecho pública su participación en la capital francesa, aprovechando las oportunidades de negocio y visibilidad que ofrece el salón francés. Las cifras de la pasada edición, celebrada en 2011, no dejan lugar a dudas de su importancia: 2.103 exhibidores internacionales, 151.000 visitantes profesionales y 204.000 de público general, 192.000 metros cuadrados de espacio de exhibición para aeronaves, 4.500 encuentros empresariales organizados, 150 aviones, helicópteros y aparatos espaciales expuestos, 290 delegaciones oficiales de alto nivel de un centenar de naciones, 3.200 periodistas cubriendo el evento, etcétera.

Los principales actores de la industria española estarán presentes con sus últimas innovaciones. Airbus Military, CESA, Altran, AKKA o Siemens ya han confirmado su participación. Además, el Pabellón de España –coordinado por TEDAE, Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio– aglutinará a muchas de ellas.



Route95



Gifas



USAF/Tech. Sgt. Francesca Popp

Mensaje de Emeric d’Arcimoles, chairman de Paris Air Show

“There will be 2.215 companies exhibiting”

The International Paris Air Show is the largest, oldest air show in the world. In fact, it celebrated its 100th anniversary in 2009!

This year, the 50th Paris Air Show will be held from Monday 17 to Sunday 23 June at the Le Bourget Exhibition Centre. The first four days are reserved for trade visitors and the last three are open to the general public.

There will be 2,215 companies exhibiting (up 5%) from 44 countries, with a growing Russian aviation presence; most business aviation constructors are returning this year.

In total, some 130 planes, helicopters and drones will be presented to the public.

In 2013, the emphasis will also be on jobs and training, with the 18th Air & Space Forum as well as a new event: the ‘Careers Plane’ which will present some 50 aviation industry careers.

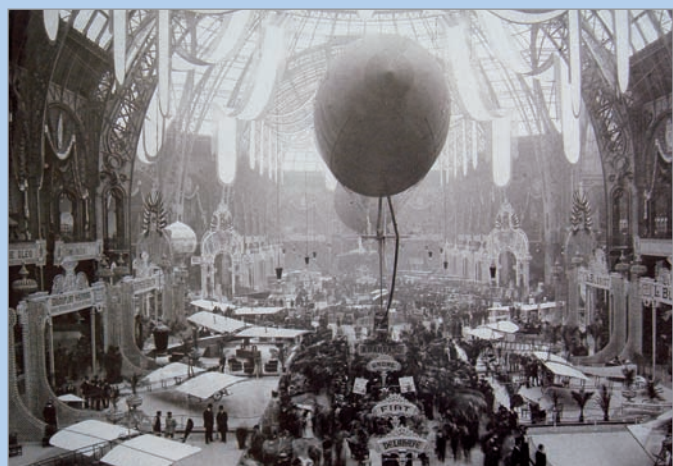
Finally, exhibitors and visitors to the show will be able to take advantage of new technology with our brand new mobile application. For the first time ever (and a world first too), people will be able to use this app to find where they are anywhere in the show (both outside and - excitingly - inside the halls!) and find their way around.

The International Paris Air Show will open its doors from 17 to 23 June 2013 at the Le Bourget Exhibition Centre.



Gifas

Un festival centenario



En Paris Air Show se han podido ver las últimas novedades aeronáuticas a lo largo de la historia. Nacido en 1909, desde sus comienzos constituye una cita imprescindible para la industria. Un año antes, en el II Paris Automobile Show celebrado en el Grand-Palais ya hubo una primera exhibición de aeronaves como parte del festival automovilístico. El Grand-Palais fue sede principal de Paris Air Show hasta los años 40. Su primera edición fue organizada por André Granet y Robert Esnault-Pelterie y contó con 380 exhibidores y unos 100.000 visitantes. Desde entonces y hasta el año 1924 la cita se celebró anualmente, con un parón entre 1913 y 1919 debido a la I Guerra Mundial. Desde dicho año, Paris Air Show pasó a ser bianual y comenzó a contar con participación internacional. En 1946 el aeropuerto de Paris Orly acoge los primeros vuelos de demostración y en 1951 el festival comienza a realizarse en Le Bourget. En 1969 el festival se convierte en un evento internacional de mayor peso con la participación de 14 naciones.

En el salón aeronáutico han tenido lugar algunos de los hitos de la historia de la aviación. Charles Lindbergh aterrizaba en Le Bourget en 1927 en el primer vuelo sin escalas entre Nueva York y París. Aeronaves comerciales como el Concorde y el Boeing 747 se presentaron en el festival. La industria militar también ha mostrado allí sus últimas novedades, del Mirage G8 en 1971 o el furtivo A117 Stealth Bomber en los 90. Y el espacio también ha estado presente: Un lanzador Ariane fue expuesto en 1979 y en 1989 un Antonov 225 aterrizó con un transbordador Buran montado en el fuselaje.



Tieum512



EADS Airbus



Tieum512



EADS Airbus

EADS en Le Bourget

Las divisiones de EADS están preparando un nutrido programa de actividades en Paris Air Show. Airbus, Airbus Military, Eurocopter, Cassidian y Astrium presentarán en la capital francesa algunos de sus últimos productos, novedades e innovaciones. Cada una de las jornadas en Le Bourget contará con varios workshops organizados por las diferentes divisiones del grupo. Entre los temas previstos a tratar estarán las posibilidades de exportación del Eurofighter; las mejoras que la industria espacial ofrece a la vida en la Tierra; los materiales compuestos y la aviación del futuro; los composites en la próxima generación de helicópteros; la limpieza de la basura espacial; el uso militar y civil de los UAV, o la aviónica del A350XWB. Asimismo, EADS celebrará el Diversity Day el 20 de junio, en el que representantes de las distintas divisiones realizarán un taller sobre la importancia



EADS Airbus

de la diversidad en el grupo. Al día siguiente tendrá lugar, además, el International Graduate Day, con presentaciones interactivas para mostrar la estrategia global del grupo, basada en movilidad laboral entre naciones y divisiones. Está previsto que acudan unos 130 candidatos.



Gifas



Gifas



EADS Airbus



Gifas

La tecnología de CESA, presente en la cita

CESA estará presente en Paris Air Show, concretamente en el Pabellón 1, stand E320, junto con otras compañías españolas con las que compartirá el Pabellón de España. La empresa, cuyo capital pertenece a EADS-CASA (60%) y a Goodrich (UTC Aerospace Systems, 40%), dará a conocer sus soluciones en el salón internacional. CESA es especialista en programas de desarrollo de nuevas tecnologías, actuadores electromecánicos y pilas de combustible, y está a la vanguardia de la tecnología hidráulica. Es responsable del diseño del sistema hidráulico completo y del actuador Flap del entrenador HURKUS (TAI). La compañía desarrolla y produce también para Messier-Bugatti-Dowty UK los actuadores del tren principal del A350 de Airbus. Asimismo, CESA está presente en todos los sistemas fluido-mecánicos, incluyendo el



CESA

sistema completo de puerta y rampa de carga y los depósitos hidráulicos del A400M, así como en el MLG Weight on Wheel o el Bend Ring Sensor Unit que monta el Tail Boom del sistema de reabastecimiento en vuelo A330 MRTT de Airbus Military.

EL A400M LISTO PARA SU

Airbus Military, junto con la Junta de Andalucía, organizó el I Encuentro Mundial de Proveedores del A400M, en el Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía (Aerópolis) de Sevilla, con el objetivo de impulsar las relaciones comerciales entre las empresas que participan en el programa A400M y las firmas andaluzas del sector, además de dar a conocer el potencial de esta industria en España, y concretamente en la comunidad andaluza.

Reunió durante los días 23 y 24 de mayo a 272 profesionales de 127 empresas del sector aeronáutico de 9 países, en reuniones modelo B2B y mesas redondas. Se llevaron a cabo más de 150 reuniones previamente concertadas con las 66 compañías proveedoras del A400M procedentes de Francia, Alemania, Reino Unido, EEUU, Bélgica, Sudáfrica, Rumanía y Rusia. Además, todos los participantes inscritos participaron en dos mesas redondas. En la primera, titulada 'Presente y Futuro del Programa A400M', estuvieron presentes altos directivos de Airbus Military y responsables de distintas fases del programa A400M: Alberto Gutiérrez, director general de Operaciones; Philippe Galland, director de Servicios; y Rafel Nogueras, director de Industrialización y del Centro de Entregas, además de Antonio Gómez-Guillamón, presidente del comité de acción empresarial de la Fundación Hélice, el cual planteó el papel de la industria auxiliar andaluza en el proyecto. La segunda mesa se centró en 'Equipos y Sistemas Aeronáuticos en España. Retos y Oportunidades', y contó con la participación de Alfredo Rodríguez, director de Compras de Equipos y Sistemas de Airbus Military; Rafael Ariza, director Corporativo de Compras de Indra; Francisco Javier Salorio, director de Compras Defensa de Indra; José Leal, director general de CESA, y Eduardo Chamorro, director Técnico y Comercial de CESA.

El director general de Operaciones y Cadena Global de Suministro de Airbus Military, Alberto Gutiérrez, comunicó a todos los asistentes que la primera unidad del A400M se entregará a las Fuerzas Aéreas Francesas a finales de junio, y hasta 14 unidades entre 2013 y 2014. Además apuntó que el avión está técnicamente perfecto y "no hay ningún problema, todo está listo, es sólo negociar con el cliente la entrega". Por su parte, el director de Servicios de Airbus Military, Philippe Galland, afirmó que el avión es "prácticamente perfecto" y ha instado a los proveedores a prestar especial atención en esta fase para que "todo esté listo". En este sentido, pidió a las empresas relacionadas con el A400M a "trabajar ahora más que antes".

De igual manera, el director de Industrialización y del Centro de Entregas del A400M, Rafael Nogueras, ha indicado que el avión militar cubre las lagunas existentes en el mercado y las necesidades de los clientes, ha explicado las diferentes fases por las que ha pasado la aeronave y recordó su primer vuelo, que se llevó a cabo el pasado 7 de marzo.

Actualmente, la cartera de pedidos para el que está considerado como el avión de transporte más versátil del mundo, cuyo montaje final se realiza en la FAL de Sevilla, suma un total de 174 aviones para 9 países.



Extenda



Extenda



Extenda



Extenda

Domingo Urefia, director de Airbus Military, y Antonio Ávila, consejero de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo.

El primer avión se entregará a Francia a finales de junio

EL AVIÓN DE TRANSPORTE MÁS VERSÁTIL

El A400M es el avión de transporte más versátil disponible en la actualidad, que da respuesta a las necesidades más variadas de las Fuerzas Aéreas de todo el mundo y de sus organizaciones en el siglo XXI. Puede llevar a cabo tres tipos de tareas muy diferentes: es capaz de desarrollar misiones tácticas, misiones estratégicas, y también es apto como avión de reabastecimiento.

Impulsado por cuatro motores turbopropulsados contrarrotatorios, el A400M ofrece una amplia envolvente de vuelo en términos de velocidad y altitud. Puede realizar misiones de transporte que hasta ahora precisaban el uso de dos o más tipos distintos de avión. Su gran fuselaje le permite transportar numerosos tipos de carga de gran tamaño. Además, gracias a sus características de aterrizaje, es el único avión de transporte que puede llevar estos materiales directamente al centro de la acción,

puede aterrizar y despegar en y desde diversos tipos de pistas ya sean sin pavimentar, blandas o cortas. Está diseñado para realizar cargas y descargas con gran rapidez sin necesidad de apoyo terrestre especializado y es ideal para dejar caer suministros desde baja altura.

Gracias a sus nuevas tecnologías, el A400M puede volar a distancias de hasta 4.700 millas náuticas (8.700 km), a una altitud de crucero de 37.000 pies y una velocidad de hasta 0,72 Mach. Esto lo hace apto para misiones estratégicas y logísticas. Al poder volar más rápido y a mayor altitud, también es ideal como avión de reabastecimiento para el repostaje de cazas y otros aviones grandes.

Finalmente, el A400M ha sido diseñado específicamente para baja detectabilidad, baja vulnerabilidad y alta supervivencia, aportándole una excelente autoprotección.

ENTREGA

El I Encuentro Mundial de Proveedores del A400M reunió los días 23 y 24 de mayo en el Aerópolis de Sevilla a cerca de 272 profesionales, de 127 empresas del sector aeronáutico de 9 países, para dar a conocer la situación actual del programa A400M y los retos de la industria aeronáutica española.



EADS Airbus Military

EL MSN8 CALIENTA MOTORES

El segundo A400M de Airbus Military, denominado MSN8, destinado a la Fuerza Aérea Francesa, puso en marcha sus motores recientemente con lo que se inicia la preparación final para su primer vuelo que tendrá lugar en las próximas semanas. El MSN8 está siendo sometido a pruebas fuera de la FAL, en Sevilla. Airbus Military tiene previsto terminar este año la producción de cuatro A400M y entregar el MSN8 a la Fuerza Aérea Francesa en el próximo trimestre.



EADS Airbus Military



EADS Airbus Military

PERIODISTAS A BORDO

Alrededor de 60 periodistas de todo el mundo tuvieron la oportunidad de vivir en primera persona la experiencia en vuelo del A400M, el pasado 30 de mayo.

Los periodistas se dividieron en dos grupos y cada grupo voló en un MSN4. Los dos aviones despegaron desde el Aeropuerto de Sevilla y los vuelos duraron unos 45-50 minutos.



EADS Airbus Military

BARAJAS

El contrato tiene una duración de cinco años

Airbus Military renueva con Altran España los servicios de ingeniería para el área de Customer Services

Altran España, compañía del Grupo Altran, ha sido seleccionada como proveedor de ingeniería para el departamento de Service Engineering de Airbus Military, durante un periodo de cinco años, renovando todos los servicios que la compañía desarrolla desde 2009 y 2010.

Con esta renovación, que entró en vigor el día 1 de mayo, Altran continuará prestando servicios de ingeniería en las diferentes áreas de Customer Services, en las que se realizan actividades de ingeniería de mantenimiento, tanto para nuevos programas, A400M o aviones cisterna (derivados Airbus de la plataforma A330), así como para flotas en servicio con larga experiencia: C212, CN235, C295 y P3.

Para Luis Javier Codón, director de la división de Aeronáutica, Espacio y Defensa de Altran España, "es una satisfacción poder seguir al lado de una compañía como Airbus Military porque nos permite seguir

abordando proyectos complejos. Este nuevo reto servirá para enriquecer la experiencia común que hemos venido recabando y al tiempo nos brinda la oportunidad de ofrecer valor añadido en un área que tan bien conocemos, y que refuerza nuestro papel como proveedor estratégico de servicios de Ingeniería para el Grupo EADS desde 2008 a nivel internacional".

Altran posee una amplia experiencia en el área de ingeniería de mantenimiento aeronáutico militar, destacando en tres dominios: Engineering Support, desde el que se llevan a cabo proyectos de Back Office y Service Bulletins; estudios de Supportability Services, y servicios relacionados con Data Integration.

3.500 profesionales

La división de Aeronáutica, Espacio y Defensa es actualmente una de las áreas de negocio más estratégicas de la compañía,



y cuenta con más de 3.500 profesionales a nivel mundial. En España está formada por más de 450 ingenieros y consultores especializados y facturó 30 millones de euros en 2012, lo que representa el 23% del volumen de negocio de la compañía. Sus principales líneas de negocio abarcan:

Ingeniería de Desarrollo de Producto; Intelligent Systems; Customer Services Support; y Operaciones industriales. La compañía da servicio a los principales clientes del sector, entre los que cabe destacar Grupo EADS, Airbus, Airbus Military, Alestis Aerospace, Aernnova, ITP y Eurocopter.

Auspiciado por Eurocontrol, busca optimizar la gestión del tráfico aéreo

El aeropuerto comienza las pruebas operativas del programa A-CDM

Madrid-Barajas comenzó el 13 de mayo las pruebas operativas del A-CDM (Airport Collaborative Decision Making). Este proyecto, auspiciado por Eurocontrol, tiene como objetivo optimizar la gestión del tráfico aéreo y mejorar la puntualidad y la eficiencia operacional en este aeropuerto.

Tras la firma inicial entre Aena, el Aeropuerto e Iberia –y la posterior adhesión del Comité de Operadores Aeroportuarios, Air Europa y los principales agentes handling que operan en el Aeropuerto–, una vez finalizada la fase de adaptación de sistemas técnicos a los requisitos y procedimientos de trabajo establecidos, Madrid-Barajas inició las pruebas operativas con el envío del primer mensaje DPI (Departure Planning Information) desde su plataforma CDM a Eurocontrol. Dicha información permite a Eurocontrol conocer la situación operacional de cada vuelo en tiempo real, permitiéndole optimizar la capacidad y, si fuera necesario, aplicar regulaciones de espacio aéreo con esta información actualizada.

El concepto A-CDM es una filosofía de trabajo para los aeropuertos basada en la toma de decisiones conjunta mediante la puesta en común de la información que tienen los diferentes implicados en la operativa de cada vuelo. Así, Eurocontrol, las compañías aéreas y de handling, los proveedores de navegación aérea y los aeropuertos comparten una in-



formación –actualizada y precisa– que hasta ahora no era de conocimiento mutuo, con la consiguiente repercusión en los vuelos y el beneficio tanto para todas las partes implicadas como para los pasajeros y el medioambiente.

Las compañías aéreas y los agentes de handling dispondrán de datos con mayor antelación, podrán hacer una mejor planificación de los trabajos y mejorarán el conocimiento de la situación de las aeronaves en tierra. Además, se podrá reducir el coste de los movimientos en tierra derivado de un menor gasto de combustible al reducir los tiempos de rodaje y espera en cabeceras, lo que repercute también en el medio ambiente y atenúa el impacto ambiental.

Iberia recibe su tercer A330-300



Iberia recibió el 20 de abril el tercer Airbus A330-300 de los ocho que tiene previsto recepcionar a lo largo de 2013 y primer trimestre de 2014. Este nuevo avión, bautizado como Panamá, está equipado con los nuevos interiores en las clases Business y Turista, lo más avanzado en comodidad y entrenamiento individual, además de ser más eficiente en consumo de combustible.

IBERIA EXPRESS CONECTARÁ VIGO CON PALMA

Iberia Express aumenta su oferta en Galicia con un nuevo vuelo directo entre Vigo y Palma de Mallorca. Esta nueva ruta directa se operará todos los miércoles y sábados del mes de agosto. De este modo, la aerolínea selecciona Vigo como un destino singular, al ser junto a Palma y Tenerife, los únicos aeropuertos que dispondrán de rutas que no tendrán origen o destino Madrid, como ocurre con la totalidad del resto de vuelos de Iberia Express.



ITE



AYUNTAMIENTO DE
GETAFE

INSPECCIÓN TÉCNICA DE EDIFICIOS GETAFE

Puede descargarse toda
la documentación en
<https://sede.getafe.es/>

¿Qué es la ITE?

Es una inspección periódica de carácter obligatorio para todos los edificios incluidos en el padrón anual correspondiente

¿Cuándo se ha de pasar la ITE?

Cada año, el Ayuntamiento publicará el Padrón de los edificios sujetos a inspección según el siguiente calendario

Si el edificio se construyó	Hay que pasar la ITE en el año
Antes de 1961	2013
Entre 1961 y 1967	2014
Entre 1968 y 1971	2015
Entre 1972 y 1975	2016
Entre 1976 y 1979	2017
A partir de 1979	Durante 2018 y siguientes

La ITE es gratuita



Qué Gente!
Qué Getafe!

Para cualquier duda:

Delegación de Urbanismo del
Ayuntamiento de Getafe



91 202 79 42



urbanismo@ayto-getafe.org



getafe.es

GETAFE

CT Ingenieros será suministrador estratégico en actividades de ingeniería de Airbus Military

La compañía española CT Ingenieros será una de las dos ingenierías de referencia para la prestación de servicios de ingeniería en las áreas de supportability, engineering support y data management para toda la gama de productos de Airbus Military. El contrato incluye el soporte de la gama M&L (C212, C235, C295), derivados A330 y del nuevo avión de transporte militar de la multinacional europea, el A400M, así como de los aviones de vigilancia marítima y guerra antisubmarina P3 Orion.

CT Ingenieros ha sido la adjudicataria del contrato tras un proceso de licitación con empresas francesas y alemanas, todas ellas, proveedores preferentes de EADS y calificadas como E2S, y responde a la estrategia de Airbus Military de racionalizar su cadena de suministro concentrando la contratación en unas pocas empresas de ingeniería que proporcionen un soporte global en todo el ciclo de vida de su producto.

Según Ignacio López Blanco, responsable de negocio de Customer Services de CT In-



EADS Airbus Military

genieros: "Este importante hito posiciona a CT Ingenieros en una situación preferente y de gran responsabilidad en el negocio de ingeniería de soporte postventa y supondrá una carga importante de trabajo en los próximos 5 años". Asimismo, López Blanco ha querido destacar que el nuevo contrato "consolida la estrategia de la compañía de estar presente en todas las áreas de ingeniería, desde el análisis de requerimientos y el diseño del producto, pasando por la ingeniería de producción, hasta el soporte post venta y el mantenimiento". Entre la amplia gama de servicios incluidos en el contrato cabe destacar, entre otros, los de data configuration, supportability, GSE, engineering support y service bulletins, entre otros.

Se trata de un contrato de cinco años de duración que permitirá a la compañía consolidar un sólido equipo de profesionales al servicio de Airbus Military. CT Ingenieros ha ganado esta oferta llevando en consorcio a varios subcontratistas de gran nivel y experiencia, entre los que cabe destacar Accenture y la francesa Sonovision.

ITP compra el negocio de mantenimiento de los motores Pratt & Whitney Canada PW100 a AVIO

ITP ha formalizado la adquisición del negocio de mantenimiento de los motores PW100 de Avio, así como la licencia DOF (Designated Overhaul Facility) para el PW100 de Pratt & Whitney Canadá. Según anuncia la compañía, la operación refuerza el posicionamiento de ITP In Service Support en el mercado de mantenimiento de motores pequeños y se estima que creará hasta 70 nuevos puestos de trabajo en el centro de trabajo de Ajalvir (Madrid).

En los dos primeros años de actividad, el negocio requerirá inversiones por un valor de más de 24 millones de euros. La cifra de negocio prevista es de 400 millones de euros en los próximos 10 años y una media anual de más de 65.000 horas en la factoría de Ajalvir. La operación contribuye al cumplimiento de dos de los objetivos clave de ITP ISS en el contexto del Plan Estratégico 2011-2015: refuerzo del posicionamiento de ITP ISS en el mercado de la aviación regional; y logro de un fuerte crecimiento en el negocio comercial de ITP ISS. La compañía estima que la carga de trabajo que se espera alcanzar en términos de número de motores a procesar será de un total de 50-60 motores por año

en la fase inicial hasta superar los 90 motores por año como objetivo a medio plazo. La adquisición del negocio ha sido respaldada por la firma con el fabricante del motor, Pratt & Whitney Canada, de un contrato de licencia por el cual ITP se convierte en centro autorizado de mantenimiento DOF. En la actualidad, ITP es socio estratégico de Pratt & Whitney en diferentes programas a riesgo-beneficio de Original Equipment y motores en el ámbito de MRO (Mantenimiento, Reparación y Overhaul).

Presentes en HELIRUSSIA

ITP In Service Support acudió por segunda vez a HELIRUSSIA, feria dedicada a la industria de helicópteros en sus diferentes campos, como diseño, fabricación y mantenimiento, que tuvo lugar en el Crocus Expo de Moscú, del 16 al 18 de mayo. Durante el evento, dio a conocer sus capacidades industriales, que incluyen prueba y reparación de accesorios y Line Replacement Units, bancos de prueba de motores y reparación de componentes con tecnologías como el HVOF, Plasma Spray, Brazing o Laser Cladding y laboratorio de análisis metalográfico.

Cerca de 45 personas mayores visitaron EADS CASA

Alrededor de 45 personas mayores de Getafe visitaron el pasado 26 de abril la factoría EADS-CASA en una actividad organizada por el Ayuntamiento de Getafe a través de la Casa Municipal del Mayor. En la visita, que cumplía el obje-

tivo de que los mayores conocieran el tejido empresarial del municipio, estuvieron acompañados por la concejala del Mayor, Teresa Martín, y por el presidente de los Jubilados de EADS-CASA, Luis Ortega.



Ayuntamiento de Getafe



Ayuntamiento de Getafe

TecnoGetafe tendrá acceso desde la M-50

El Ayuntamiento de Getafe anunció el pasado 15 de mayo la aprobación inicial del Proyecto de Accesos del Área Tecnológica del Sur (TecnoGetafe) con el que se construirá un nuevo acceso desde la carretera M-50, mejorando así la movilidad de la zona. Las obras cuentan con una inversión de 2.476.884,22 euros, que correrá a cargo del Consorcio Urbanístico Área Tecnológica del Sur, y un plazo de ejecución previsto de ocho meses.

Un ambicioso
proyecto educativo
basado en la
**formación integral
y personalizada**



Centro Colaborador:
Universidad
ALFONSO X EL SABIO

916 839 889

secretaria@colegioaristos.com
Avda. Juan Carlos I, 12, 28905 Getafe (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 one to one)
- Entorno Personal de Aprendizaje (Gestión del Conocimiento)
- Gaming (Trabajo Colaborativo)

Desarrollo Personal:

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



La mejor formación
...más necesaria que nunca

La intención de la Fundación es volver a la normalidad en el mes de septiembre

La FIO suspende sus demostraciones de vuelo



El fallecido Ladislao Tejedor, junto al HA-200 Saeta.

CUATRO VIENTOS

El 13 de mayo el Patronato de la Fundación Infante de Orleans (FIO) comunicó a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, su decisión de suspender las demostraciones en vuelo de junio y julio, con el fin de disponer del tiempo necesario para recopilar toda la información posible, ayudar a esclarecer los hechos e iniciar un proceso interno de análisis de sus operativos, a raíz del accidente acaecido en Cuatro Vientos el pasado 5 de mayo en el que un reactor HA-200 Saeta se estrelló durante la exhibición mensual de la Fundación. El suceso dio como resultado el fallecimiento del piloto del aparato, Ladislao Tejedor Romero –voluntario de la FIO desde hacía 18 años y comandante del Ejército del Aire que fue piloto de caza, demostrador del F-18 en el Ala 12 e instructor de vuelo en la Escuela de Caza y Ataque de Talavera la Real– dos horas después en el Hospital de Getafe. Según un comunicado de la Fundación, dichos operativos, “aún viniendo avalados por más de 25 años de ejecución sin el menor incidente, siempre son susceptibles de revisión para aumentar los márgenes de seguridad”.

La intención de la FIO es recuperar la actividad normal en el mes de septiembre, de no haber otra medida cautelar que obligara a ampliar el plazo. Con posterioridad a estos hechos, la organización recibió la noticia de la suspensión de las demostraciones en vuelo por parte del Ministerio de Fomento hasta recibir el informe de la CIAIAC, comisión con la que la FIO está colaborando con el fin de establecer las causas del accidente.

La FIO indicó en el comunicado que “comprende y respeta la decisión” y comunicó a sus socios y simpatizantes que está en su ánimo retomar las demostraciones en vuelo en cuanto sea posible. Mientras tanto continuarán las demostraciones estáticas programadas.

Homenaje en Valdemierque

Valdemierque, el pueblo natal salmantino de Tejedor, acogió el 7 de mayo su entierro en un acto en el que sus compañeros de la FIO quisieron rendirle homenaje. Asimismo, la Fundación agradece “las múltiples muestras de apoyo, cariño y solidaridad recibidas”.

Thales Alenia Space fue contratista principal

Finaliza la misión científica Herschel

El satélite Herschel, que forma parte de la misión científica conjunta 'Herschel-Planck', con Thales Alenia Space como contratista principal, finalizó su misión el 29 de abril. El satélite es considerado una joya de la alta tecnología, junto con Planck, uno de los más complejos jamás construidos en Europa. Herschel fue construido por Thales Alenia Space liderando un equipo industrial en nombre de la Agencia Espacial Europea (ESA) y fue lanzado el 14 de mayo de 2009, junto con el satélite Planck. Este observatorio científico ha tenido una duración de casi cuatro años, superando su esperanza inicial de vida en un 10%.

Herschel se dedicó al estudio de la parte fría del Universo. Estaba equipado con un telescopio con un espejo de 3,5 metros de diámetro, lo que supone una superficie dos veces mayor a la del espejo del telescopio espacial Hubble. Este fue el primer observatorio espacial en cubrir el espectro entre 55 y 672 μm (radiación infrarroja lejana y submilimétrica), utilizada para detectar objetos que irradian a temperaturas entre 5 y 50K (-268/-223°C). Herschel fue colocado en una órbita alrededor del punto de Lagrange (L2), distante 1,5 millones de kilómetros de la Tierra, siendo también el primer telescopio en ver más allá de la “niebla” de polvo cósmico, lo que le



ha permitido observar la ‘luz fósil’ que aún queda de los eventos más antiguos del Universo.

Comprender el universo

Mientras que Planck lograba tomar una primera ‘fotografía’ del Universo como era 380.000 años después del Big Bang, hace unos 14 millones de años, Herschel permitió a los científicos analizar y comprender mejor los cambios en el ciclo vital de las estrellas, galaxias y otros grupos principales de estructuras de nuestro Universo. Contribuyendo más allá de su vida útil, los datos de Herschel y Planck serán examinados y analizados por los científicos y los astrónomos en los próximos años.

TRES CANTOS

En 2015 podrá optar a adquirir el 100% de la compañía

SENER adquiere el 48% de la firma de ingeniería brasileña SETEPLA

El grupo de ingeniería y tecnología SENER ha firmado el acuerdo de compra de un 48% de la firma de ingeniería brasileña SETEPLA. Este acuerdo contempla la posibilidad de adquisición del 100% de la compañía en 2015. De este modo SENER se afianza en el mercado brasileño y amplía sus capacidades en ingeniería civil en el país latinoamericano.

Tras alcanzar este acuerdo, el director general de SENER en Brasil, Guido Casanova, declaraba: “Con esta adquisición, que se enmarca dentro de nuestro Plan Estratégico, vamos a reforzar nuestra presencia en Brasil, un país con muy buenos profesionales en el sector de la ingeniería y magníficas oportunidades en las que ofrecer nuestros servicios altamente tecnificados y con una apuesta continua por la innovación. SETEPLA es una empresa reconocida en el mercado por su experiencia y la capacidad de sus profesionales, con una larga trayectoria avalada por importantes proyectos en el ámbito de las



infraestructuras civiles. Además, “compartimos una filosofía de la excelencia en el trabajo que se refleja en todos nuestros proyectos”, añadió Casanova.

SENER cuenta con una división permanente en Brasil, integrada por cerca de 300 profesionales brasileños del mundo de la ingeniería y la construcción, desde la que va a desarrollar proyectos en los sectores de ingeniería Civil y Arquitectura, Aeroespacial, Energía y Procesos y Naval.

MENSAJERÍA / PAQUETERÍA
LOCAL-NACIONAL-INTERNACIONAL
SEGUIMIENTO POR INTERNET
ENVÍOS CON GESTIÓN
CONTRAREEMBOLSO

TRANSPORTE DIRECTO
ALMACENAJE
SERVICIOS FIJOS
MANIPULADO CAMPAÑAS
ENVÍOS A PORTES DEBIDOS

AcciónExpres

MENSAJEROS DESDE 1890

SERVICIO URGENTE DE TRANSPORTES



ACCIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTES S.L.
C/ DOÑA ROMERA, 26
E-28901 GETAFE - MADRID

TLF. +34916819585

www.accionexpress.es · info@accionexpress.es



Su quinta edición tendrá lugar entre el 5 y 7 de julio en Tenerife

Iberia Express será la aerolínea oficial del torneo benéfico de golf Salme's Cup

La quinta edición del torneo benéfico de golf Salme's Cup, que tendrá lugar entre los días 5 y 7 de julio, contará con Iberia Express como aerolínea oficial del torneo, un evento deportivo que reúne cada año a cerca de 120 invitados VIP con la finalidad de disfrutar del golf y recaudar fondos para organizaciones benéficas en ayuda a las personas más necesitadas. La aerolínea ha bautizado por primera vez a un avión de su flota con el nombre de esta iniciativa solidaria: Salme's Cup, y será el encargado de transportar a todos los invitados hasta Tenerife, sede de esta edición.

Durante un fin de semana, profesionales del deporte, la cultura y el espectáculo se reúnen para disfrutar de diferentes jornadas deportivas. Este año, la Salme's Cup contará



con grandes figuras invitadas como Vicente del Bosque, Enrique Ponce y Francis Lorenzo, entre otras.

"Iberia Express quiso formar parte desde el principio de esta magnífica aventura porque compartimos valores con la Salme's Cup: frescura, innovación, superación..., y lo más importante, compromiso, dado el carácter solidario de este evento" afirmó Silvia Mosquera, directora comercial de Iberia Express. "Dentro de nuestras rutas en España, la conexión con las islas Canarias juega un papel fundamental. En la actualidad disponemos de más de 30 frecuencias semanales con Tenerife y vamos a seguir apostando por mejorarlas ya que es una de nuestras rutas más estratégicas", añadió.

La Biblioteca Aeroespacial rinde homenaje a la evolución histórica de la aeronáutica

La Biblioteca Aeroespacial exhibió del 23 de abril al 24 de mayo documentos que mostraron cómo evolucionó la ciencia aeronáutica hasta que se pudo volar con maniobrabilidad en el Flyer I. La exposición "De Ícaro a los Wright... el hombre voló" se exhibió en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio (EAIE), para celebrar el Día del Libro, con el apoyo de otras bibliotecas de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).



En ella se mostraron una selección de documentos que atestiguan la evolución de esta ciencia desde sus inicios, donde se entremezclan los globos aerostáticos y dirigibles con los primeros planeadores y aeroplanos. A través de 5 paneles y reseñas de una muestra de libros antiguos, se pudieron conocer el testimonio y los hitos científicos que marcaron una de las obsesiones del ser humano de todas las épocas: volar. Así, la exposición arranca metafóricamente con la historia de la mitología griega de Dédalo e Ícaro, cuando fabrican unas alas con plumas para escapar de la torre de Creta por el aire, y continúa con los primeros tratados de aerodinámica y los diseños de una máquina voladora de Leonardo Da Vinci.

Además, se hizo un repaso por los inventores e investigadores cuyas contribuciones se han considerado fundamentales como Langley, pionero en la investigación en aerodinámica; Eiffel, quien realizó las primeras pruebas de túnel de viento de configuraciones de aviación completas; Prandtl, que incorporó el concepto de capa límite;

Pistolessi, quien destacó por sus estudios sobre hélices; Dupuis-Delacourt o Caracciolo, que desarrollaron globos aerostáticos; Giffard, que inventó el dirigible al controlar la dirección de los globos mediante timones y motores; o Caley, que introdujo el concepto de sustentación e identificó las cuatro fuerzas aerodinámicas en vuelo (peso, elevación, arrastre y empuje).

Por último, los hermanos Wright, Orville y Wilbur que, basándose en todos estos desarrollos, solucionaron los problemas de control de vuelo mediante la técnica del alabeo en su biplano. Tras ellos, Santos Dumont fue el primer hombre en despegar a bordo de un avión; Loening, cuya empresa fabricó el primer hidroavión monoplano operable, o el español José Cubillo, quien fuera profesor de Resistencia de Materiales y Meteorología en la Escuela Superior Aerotécnica y miembro del grupo de investigadores que rodeaban a Emilio Herrera.

La exposición se ha digitalizado y aún puede disfrutarse en versión online en la dirección: <http://aerobib.aero.upm.es/ela/>.

Ocho toneladas de ayuda humanitaria para Perú en un C295

Airbus Military transportó, hace unas semanas, a diversas zonas de Perú alrededor de ocho toneladas de ayuda humanitaria del Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), en el marco de la 'Campaña de Frijaje' que se lleva a cabo anualmente en el país. Un avión Airbus Military C295, cedido por la Fuerza Aérea Colombiana, ha sido el encargado de realizar dichas misiones, que han permitido distribuir frazadas y colchonetas a las poblaciones de Juliaca y Jauja.

"Estamos muy orgullosos de haber podido colaborar en esta iniciativa, tan importante para la población peruana", destacó el director comercial



de Airbus Military, Antonio Rodríguez Barberán. "Esta misión demuestra como los C295 funcionan de manera eficaz en un entorno como Perú, llevando lo que necesita la gente a donde lo necesita."

III Torneo Citycar de Golf

17 de mayo
Club de Golf Lomas Bosque
(Villaviciosa de Odón, Madrid)

El Torneo reunió a 104 jugadores.

Los ganadores Manuel Álvarez San Román (1ª Categoría) y Francisco Gómez Martín (2ª Categoría) participarán en la Final Nacional del 8 al 11 de septiembre.

Torneo Integrado en el Mercedes Trophy Circuito organizado por Mercedes-Benz como referente del golf amateur en España.

Precios
Irrepetibles

VIVIENDAS PARA TI

Aprovecha la ocasión

OFERTA LÍMITE

DESCUENTO
hasta **42.000€**

40 viviendas en
EL BERCIAL
-GETAFE-

12 viviendas en
C/ HOSPITAL
DE SAN JOSÉ

91 695 45 02

www.viviendasparati.com

80 AÑOS DE MADRID AL CIELO

Madrid-Barajas cumple su 80º aniversario



Terminal del Puente Aéreo Madrid-Barcelona (años 70).

El 30 de abril de 1931 se inauguró oficialmente el Aeropuerto de Madrid-Barajas, por entonces llamado Aeropuerto Nacional de Madrid. Han transcurrido 80 años de esto, durante los que han pasado más de 990 millones de pasajeros en casi 10,65 millones de vuelos. En todo este tiempo ha sufrido grandes modificaciones y ampliaciones que le han hecho convertirse en uno de los principales aeropuertos del mundo por tráfico de pasajeros y de aeronaves. Actualmente da servicio a más de 45 millones de viajeros cada año y cerca de 80 compañías aéreas vuelan regularmente a 179 destinos en 65 países de cuatro continentes desde Madrid-Barajas.

En 1928 se plantea dotar al país de una red de transporte aéreo cuyo centro sea Madrid. Para ello, la capital necesita contar con un gran aeropuerto que sustituya a los aeródromos de Alcalá, Carabanchel y Getafe.

El 30 de abril de 1931 es la fecha elegida para inaugurar el nuevo Aeropuerto Nacional de Madrid aunque las operaciones comerciales no se inician hasta el 15 de mayo de 1933 en el que toma tierra por primer vez un trimotor Fokker VII/3M.

Para su construcción se selecciona un páramo yermo de unas 500 fanegas junto al municipio de Barajas, por su buena comunicación con la capital a través de la carretera de Francia y la total ausencia de obstáculos y zonas habitadas a su alrededor.

Por aquel entonces el aeropuerto dispone de un hangar de 90x30 metros, un edificio para prueba de motores y el mando, instalación enterrada de 3 depósitos de gasolina de 100.000 litros cada uno y otro para aceite, edificio central eléctrica, chalet y hangar de la CEA, y accesos por la carretera general de Madrid a Francia y por la carretera de Canillejas-Barajas a Paracuellos del Jarama. En el campo de vuelo, de terreno natural, un gran círculo blanco con el nombre de Madrid en su interior sirve como guía a

los pilotos y simboliza toda una época en la que la escasez de combustible mantiene casi paralizadas las operaciones civiles pero no las militares.

A pesar de no contar, por aquel momento, con edificio terminal –aún en construcción– y pistas asfaltadas, las edificaciones ya construidas y terminadas ese año permitieron comenzar con las operaciones comerciales, con el teniente coronel Jacobo de Armijo y Fernández de Alarcón como primer director, año en el que se operaron 378 vuelos que transportaron a 2.873 pasajeros. En aquel momento, la compañía estatal Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), creada por el gobierno republicano y una vez recibido el material incautado a la nacionalizada CLASSA, se traslada definitivamente desde el aeródromo de Getafe al Aeropuerto de Barajas. Las primeras líneas regulares desde Barajas de LAPE –compañía que más tarde se convertiría en Iberia– tendrían por destino Barcelona y Sevilla. Las tarifas de esos vuelos, aprobadas en diciembre de 1932, eran de 150 pesetas para el billete de Madrid a Barcelona y de 125 pesetas para los Madrid-Sevilla. Además, para las mercancías y el exceso de equipaje la tarifa era de 1,50 ptas/kg a Barcelona y 1 pta/kg a Sevilla, en los Fokker VII/3M con capacidad para sólo 8 pasajeros y dos tripulantes.



Cartel de LAPE con precios de los vuelos (1933).



El director Jacobo de Armijo con dos pilotos (1933).



Avión Fokker VII 3M en el suelo.



Mapa de situación y plano del Aeropuerto de Madrid (Barajas) según el Atlas de España de 1934.

Atlas de Aeródromos de España.



Edificio del Avión Club en el aeropuerto.

Plan de desarrollo en los años 40 y 50

En poco tiempo las necesidades de las nuevas aeronaves obligan al aeropuerto a realizar reformas sucesivas, la primera de las cuales es la construcción de la primera pista pavimentada en 1944, con una longitud de 1.400 metros por 48 metros de ancho.

Las necesidades de operar con cualquier régimen de viento genera nuevos cambios y en la segunda mitad de los años 40 se realiza un plan de desarrollo con el objetivo de dotar a Barajas de cinco pistas. Al finalizar la década, el Aeropuerto consigue disponer de tres.

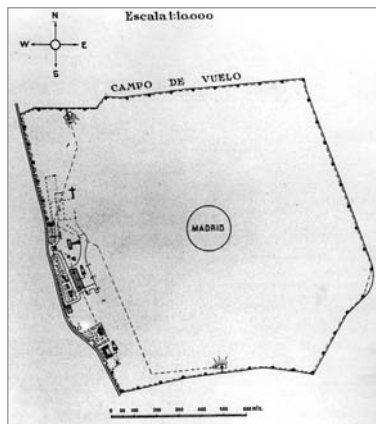
A mediados de los años cincuenta, por Barajas pasaban medio millón de pasajeros anuales. En 1954 se acomete la construcción de un nuevo terminal, lo que se conocerá en el futuro como el Terminal Nacional, hoy Terminal T2. Además, se dota de las primeras instalaciones radioeléctricas para la navegación y el aterrizaje, necesarias para su ya importante actividad.

Madrid-Barajas en 1965

Es ya en 1965, cuando Barajas pasa a llamarse Aeropuerto de Madrid-Barajas. A principios de los 60 alcanza el millón doscientos mil pasajeros, el doble de lo previsto



sus primeras operaciones en 1933.



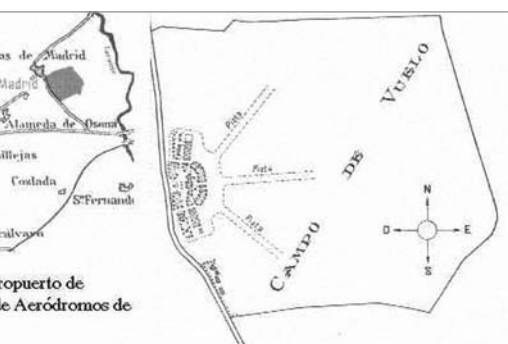
Plano de Información Aeronáutica.



Vista aérea (años 40). A la dcha se observa el círculo blanco llamado Madrid.



Vista aérea en los años 50.



de España (1934).



Recorte de El Imparcial (30/04/31)



La Terminal T2 en 1954.



En 1965, ya como Madrid-Barajas.



El día de la inauguración, 30 de abril de 1931.



Primera Terminal, aún en construcción, en 1933.

Fotos cedidas por Aena

en el Plan de Aeropuertos de 1957. La llegada de los grandes reactores obliga a una nueva adaptación de las pistas, de forma que el objetivo es disponer de dos grandes pistas cruzadas, lo que se inicia en 1965, con la ampliación de la primera pista a 4.100 metros. La importancia creciente del aeropuerto requiere un terminal de carga y estacionamiento de aviones cargueros que entran en servicio en 1969, con una capacidad de manipulación de 300.000 toneladas. Con la llegada de los Jumbos, en los 70, el tráfico se duplica ampliamente hasta rebasar los cuatro millones de pasajeros al año.

Construcción de nuevas terminales

En 1971 se inicia la construcción de un nuevo terminal de pasajeros dedicado exclusivamente al tráfico internacional, hoy conocido como Terminal T1. Seguidamente se construye el entonces denominado Terminal Norte para uso exclusivo del Puente Aéreo Madrid-Barcelona. Iberia fue pionera en este servicio, que inaugura en 1974.

En 1980 se inician las obras de una profunda remodelación del Terminal Nacional con vistas a los Campeonatos Mundiales de Fútbol de 1982. Al finalizar las obras el Aeropuerto dispone de 78.000 m² en el Terminal Internacio-

nal, 80.000 en el Nacional y 2.000 en el Puente Aéreo. Tras la gran reforma acometida, el Aeropuerto cuenta ya con unas terminales modernas, amplias y luminosas, por encima del nivel internacional de la época.

El gran impulso de los 90

Las previsiones de crecimiento en el tráfico de mercancías obligan al desarrollo de un moderno centro de carga que preste un servicio de calidad. Aena constituye, en 1994, la sociedad Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) para la construcción y desarrollo del Centro de Carga del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Fueron muchas las obras y actuaciones completadas a lo largo de 1994. Entre ellas, las más emblemáticas fueron las puestas en servicio de la remodelada Torre de Control, que ofrece mayor operatividad y mejor visibilidad, y del edificio del Parking P-2, con 4.000 nuevas plazas de aparcamiento. También se pone en servicio el Edificio de Unión entre la Terminal Internacional y la Nacional. En 1997 se inaugura el Dique Terminal Norte y se amplía la plataforma exterior y los pasillos de conexión con el parking P2. Además, se lleva a cabo el cambio de denominación de las terminales a T1, T2 y T3.

Aeropuerto del siglo XXI

En el año 2000, para aumentar la capacidad del Aeropuerto hasta los 70 millones de pasajeros al año, se impulsa el denominado Plan Barajas y se inicia la construcción de la Tercera Pista y de la nueva Torre de Control. Ambas infraestructuras permitirán al año más de 360.000 operaciones. Con 4.440 metros de longitud –la de mayor longitud en Europa en aquel momento– y 60 metros de anchura esta Tercera Pista está preparada ya para la operación de los futuros super jumbos. La ampliación del Aeropuerto pasa además por la construcción de dos nuevas pistas, paralelas a las actuales, de forma que todas ellas pueden estar plena y continuamente operativas.

Este proyecto culmina en 2006 con la puesta en marcha de una nueva área terminal, que incluye la actual T4 y su edificio satélite, el T4S, con más de 750.000 m² y capacidad para 35 millones de pasajeros al año y dos pistas, con una capacidad para 120 vuelos por hora. Junto a la Nueva Área Terminal entran en funcionamiento las dos nuevas pistas 15L/33R y 18R/36L con una longitud de 3.500 metros cada una. El Aeropuerto dispone ahora de cuatro pistas operativas, paralelas dos a dos, que permiten el aterrizaje y despegue de aeronaves de forma simultánea.

JUNIO**AIR CARGO EUROPE MUNICH**

Fecha: del 4 al 7 de junio.
Lugar: Munich, Alemania.
Web: www.aircargoeurope.com

**AEROPARMA 2013:
FERIA DEL VUELO DEPORTIVO**

Fecha: del 7 al 9 de junio.
Lugar: Parma, Italia.
Web: www.fiereparma.it

**CANSO LATIN AMERICA &
CARIBBEAN CONFERENCE**

Fecha: 14 de junio.
Lugar: Willemstad, Curaçao.
Web: www.canso.org/LACconference2013

**CANSO GLOBAL ATM SUMMIT
& 17TH AGM**

Fecha: del 15 al 18 de junio.
Lugar: Willemstad, Curaçao.
Web: www.canso.org/AGM2013-03-11

ATCA'S AVIATION CYBER SECURITY DAY

Fecha: 20 de junio.
Lugar: Washington DC, Estados Unidos.
Web: www.atca.com/Cyber

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**AIRSHOW COBURG**

Fecha: 6 y 7 de julio.
Lugar: Coburg, Alemania.
Web: www.aeroclub-coburg.de

F-AIR COLOMBIA 2013

Fecha: del 4 al 7 de julio.
Lugar: Río Negro, Antioquia, Colombia.
Web: www.f-aircolombia.com.co

AGOSTO**AIR SHOW RADOM**

Fecha: 24 y 25 de agosto.
Lugar: Radom, Polonia.
Web: www.airshow.sp.mil.pl

SEPTIEMBRE**AIR EXPO ZELL AM SEE**

Fecha: 7 y 8 de septiembre.
Lugar: Zell am See, Austria.
Web: www.air-expo.at

AIR EXPO PERÚ

Fecha: del 20 al 22 de septiembre.
Lugar: Lima, Perú.
Web: www.aeroexpoperu.com

**SAE 2013 AEROTECH
CONGRESS EXHIBITION**

Fecha: del 24 al 26 de septiembre.
Lugar: Duxford, Reino Unido.
Web: www.helitechevents.com

HELITECH DUXFORD

Fecha: del 24 al 26 de septiembre.
Lugar: Duxford, Reino Unido.
Web: www.helitechevents.com

OCTUBRE**AIRCRAFT INTERIORS EXPO SEATTLE**

Fecha: del 1 al 3 de octubre.
Lugar: Seattle, EEUU.
Web: www.aircraftinteriorsexpo-us.com

AEROTRENDS 2013 BILBAO

Fecha: del 1 al 4 de octubre.
Lugar: Bilbao, España.
Web: <http://www.hegan.com/aerotrends>

AIRPORT SHOW ARGENTINA

Fecha: 8 y 9 de octubre.
Lugar: Buenos Aires, Argentina.
Web: www.airportshowarg.com.ar

INTER AIRPORT EUROPE MUNICH

Fecha: del 8 al 11 de octubre.
Lugar: Munich, Alemania.
Web: www.interairport.com/europe

AEROCON HOUSTON

Fecha: 15 y 16 de octubre.
Lugar: Houston, Estados Unidos.
Web: www.aeroconshows.com

AVIONICHINA XIAN

Fecha: del 18 al 20 de octubre.
Lugar: Xian, China.
Web: www.gracefair.com

AEROSPACE TESTING MOSCÚ

Fecha: del 22 al 24 de octubre.
Lugar: Moscú, Rusia.
Web: www.aerospace-expo.ru

AGENDA

NOVIEMBRE**AIRTEC FRÁNCFORT DEL MENO**

Fecha: del 5 al 7 de noviembre.
Lugar: Fráncfort del Meno, Alemania.
Web: www.airtec.aero

AIRPORT EXCHANHE DOHA

Fecha: del 11 al 13 de noviembre.
Lugar: Doha, Qatar.
Web: www.airport-exchange.com

DUBAI AIRSHOW

Fecha: del 17 al 21 de noviembre.
Lugar: Dubai, EAU.
Web: dubaiairshow.aero

DICIEMBRE**EXPO AIRPORT SAO PAULO**

Fecha: del 3 al 5 de diciembre.
Lugar: Sao Paulo, Brasil.
Web: www.expo-airport.com

**GULF DEFENSE & AEROSPACE
EXHIBITION CONFERENCE KUWAIT**

Fecha: del 10 al 12 de diciembre.
Lugar: Kuwait City, Kuwait.
Web: www.kif.net





COPE
COMUNIDAD DE MADRID

101.0 FM



**Alcorcón, Móstoles, Getafe, Leganés, Fuenlabrada, Humanes,
Griñón, Majadahonda, Torreldones, Las Rozas...**

Plaza de Carretas, 4 - 2º Izq. · 28901 Getafe · direccion.comumadrid@cadenacope.net

INNOVATING SOLUTIONS IN AERONAUTICS

AIMING HIGH

- Software engineering (RTCA DO-178 DAL A/B/C)
- Simulation and Training (FES, PTT, CRT)
- Solutions for Unmanned Aerial Systems (UAS)
- Avionics components (NAV, FCS, IMA)
- GNSS ground infrastructure (EGNOS, Galileo)
- Performance Based Navigation (GNSS and conventional (rnavids))
- ATM systems, simulators and tools (AIS, ATIS, ATC)
- Mission Systems
- Systems engineering
- Safety and reliability



ATLANTE Flight Control Computer

GMV plays a key role in ATLANTIC Program. ATLANTIC is an 8 motor wingless 55kg MFCW. GMV developed the Flight Control Computer (FCC) responsible for the navigation, control and guidance of the aircraft, and the GBAS system used for precision take-off and landing (PNT).



GMV
www.gmv.com | marketing@gmv.com

www.facebook.com/infoGMV
[@infoGMV](https://twitter.com/infoGMV)

gmV
INDUSTRIAL SOLUTIONS

AERONAUTICS | SPACE | DEFENSE | HEALTHCARE | SECURITY | TRANSPORT | TELECOMMUNICATIONS | INFORMATION TECHNOLOGY