



A400M, PRIMERA ENTREGA



Después de 10 años de desarrollo, la división militar de EADS, Airbus Military, ha celebrado la entrega del primer A400M a la Fuerza Aérea Francesa. El primer avión de transporte militar de nueva generación –conocido en Francia como A400M Atlas– marca un punto de inflexión en la transformación del transporte aéreo militar para el fabricante europeo.

Este primer avión entregado a Francia se utilizará en la primera fase para el entrenamiento continuado de la tripulación, antes de pasar a formar parte de la flota de transporte operativo de la Fuerza Aérea francesa. En las próximas semanas se celebrará la ceremonia oficial de la entrega en la Línea de Montaje Final de Sevilla. Asimismo, el MSN9 que recibirá próximamente la Fuerza

Aérea de Turquía ya ha sido pintado con los colores y emblemas del país y ha realizado el primer vuelo de prueba con éxito. Además, las alas del primer A400M que recibirá la Fuerza Aérea Real del Reino Unido ha viajado desde la planta de Filton (Reino Unido), donde se han fabricado, hasta la Línea de Montaje Final en Sevilla donde se preparará para su futura entrega. [página 10](#)

EMBARCAMOS CON...

Óscar Elvira, FERCHAU



Óscar Elvira dirige FERCHAU Engineering Aviation España, división de unas de las principales compañías de ingeniería en Alemania. Su implantación en España se debe al acuerdo alcanzado con Airbus Military. [página 06](#)

EMBARCAMOS CON...

Manuel Pérez Cortés, GMV



Manuel Pérez Cortés es director general del Homeland Security & Defense del grupo GMV, una compañía de capital 100% español con 1.100 empleados y 110 millones de beneficio en el pasado ejercicio. [página 12](#)

PLAN DE VUELO

AENA compra Luton y Cali



El Grupo AENA ha cerrado acuerdos por la compra de la empresa concesionaria del aeropuerto londinense de Luton –en consorcio con el fondo de inversiones AXA Private Equity– y de la participación del 33,3% que tenía en la compañía Aerocali, sociedad concesionaria del aeropuerto colombiano de Cali. [página 05](#)

Nuevo Clase A. Diseñado para conquistar.

Mercedes-Benz presenta un coche que deja huella. Con un diseño deportivo y por 220€* al mes en 39 cuotas (entrada 4.037,62€, cuota final 15.200,8€**). TIN 6,05%, TAE 7,44%), puedes tener un Clase A 180 CDI. Y por sólo 20€*** más al mes disfruta de 3 años de garantía, mantenimiento y reparaciones. Una oferta de financiación, que te conquistará.

Clase A 180 CDI por 220 €/mes*

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



Mercedes-Benz

Clase A 180 CDI. Consumo medio 3,8 - 6,2 l/100 Km y emisiones de CO₂ 98 - 148 g/Km.

*Ejemplo de Financiación para un Clase A 180 CDI (con pive 3) PVF 24.240,00 € (impuestos y transporte incluidos. Gastos de prematrícula no incluidos) con las facilidades del programa Alternativo de Mercedes-Benz Financiamiento España, E.F.S., S.A., válida para solicitudes aprobadas hasta el 30/09/2011 con contratos otorgados y vehículos matriculados hasta el 15/10/2011. Por 220,00€ al mes en 39 cuotas y una cuota final de 15.200,81€, entrada 4.037,62€, TIN 6,05%, comisión de apertura 604,05€ (2,99%), TAE 7,44%. Precio total a plazos 28.477,49€. **Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la última cuota.***Servicio Excellent: 3 años de mantenimiento y servicio postventa o hasta 45.000 km.

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.

sumario

4 plan de vuelo

Embarcamos con... **6/12**

8 Formación y Empleo

emprendemos vuelo **10**

escala en... **14**

18 FUERA DE PISTA

20 tal como éramos

AGENDA **22**

La primacía de Airbus Group

EADS deja paso a su filial de aviones más potente, Airbus. El consorcio europeo ha comunicado que abandona las siglas que adoptó en 2000 cuando se creó la compañía –con la fusión de la empresa francesa Aerospatiale-Matra, la alemana DaimlerChrysler Aerospace (DASA) y la española CASA– para adoptar el nombre de Airbus.

Se trata de un signo más de la primacía de la división comercial, responsable de gran parte del crecimiento del consorcio, en concreto dos tercios de los ingresos.

Pero no sólo supone un ‘lavado de imagen’, sino además una gran transformación estratégica que afecta a las cinco divisiones que conforman el conglomerado EADS. Ahora, el

Grupo Airbus reduce a tres sus divisiones de negocio: Airbus, Airbus Defensa & Espacio –formada por Airbus Military, Astrium y Cassidian– y Airbus Helicópteros.

Estas dos importantes decisiones ya han sido comunicadas oficialmente pero su implementación no tendrá lugar hasta el próximo 1 de enero de 2014.

Airbus ya era la división más conocida en el mundo dentro del Grupo EADS. Ahora adopta aún más fuerza la que Tom Enders define como “la mejor marca que tenemos”.

En tan sólo unos meses, las siglas que tantas páginas han ocupado en los medios de comunicación de medio mundo dirán adiós para siempre para dejar paso al gigante Airbus.

editorial

en cabina

Al grano

En estos tiempos de crisis generalizada, oigo hablar a nuestros políticos de soluciones cuasi mágicas al problema del desempleo. Reformar el mercado laboral, recuperar el crédito bancario a las pymes, reformar el sistema de pensiones... Por supuesto que las mejoras del marco regulatorio del país beneficiarán a largo plazo nuestra competitividad, ¿pero no podríamos ir un poquito más al grano? Si queremos volver a emplear a 5 millones de españoles, habrá que buscar en qué puesto de trabajo –concreto a ser posible– podrán aportar su valía profesional. ¿Que no parece fácil encontrar un sector industrial de alto valor añadido en el que nuestro país pueda hacer una apuesta importante de futuro y crear nuevos puestos de trabajo? Pues lo tenemos y sin duda es el sector aeronáutico, un sector donde las actividades de ingeniería e innovación son esenciales para la competitividad, un sector global donde las empresas españolas fabricantes de componentes y estructuras aeronáuticas y las empresas proveedoras de servicios de ingeniería y consultoría llevan creciendo de manera continuada en los últimos quince años. Con una estrategia de expansión internacional y aprovechando nuestras capacidades de nearshoring (aprovechando el excelente balance entre competitividad de salarios y capacitación técnica que tenemos hoy día en España), nuestras empresas son capaces de competir en todos los campos y ganar negocio de manera recurrente en el sector. Con cada paso, nuestras plantillas se amplían, se generan más puestos de trabajo y las actividades de valor añadido, difíciles de deslocalizar, se quedan en casa. Así pues, ¿por qué no pedimos a nuestros dirigentes que tomen buena nota y vayan al grano poniendo en marcha medidas concretas que ayuden a nuestras empresas en la labor de implantarse globalmente para poder seguir creciendo y ganando negocio en y para España? ¿Sería pedirles demasiado bajar a ese nivel de detalle?

“Nuestras empresas son capaces de competir en todos los campos y ganar negocio de manera recurrente en el sector”



Vicente Egea
Director general de CT Ingenieros



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

El grupo confirma sus previsiones para 2013

Sólidos resultados de EADS en el primer semestre del año

EADS registró mayores ingresos y mejor rentabilidad en el primer semestre de 2013, principalmente gracias a su negocio de aviones comerciales.

Los pedidos recibidos aumentaron considerablemente, a 96.600 millones de euros, y el valor de la cartera de pedidos alcanzaba los 634.800 millones de euros al final de junio. El EBIT declarado ascendía a 1.500 millones con una posición de Cash Flow neto de 5.900 millones al final del primer semestre.

"Registramos un buen comportamiento en los seis primeros meses y confirmamos nuestras previsiones para el ejercicio", afirmó Tom Enders, consejero delegado de EADS. "La generación de tesorería y la ejecución de programas son prioridades clave de la dirección para el segundo semestre del año."

En el primer semestre de 2013, los ingresos de EADS aumentaron un 6%, a 26.300 millones de euros, frente a los



EADS Airbus Military

24.900 millones del mismo período de 2012, reflejando la pauta de entrega de aviones en Airbus Commercial y unos ingresos estables en general en Eurocopter, Astrium y Cassidian combinados. Los ingresos de defensa

del Grupo se mantuvieron estables en 5.000 millones de euros.

A día 30 de junio de 2013, EADS tenía un total de 143.358 empleados, casi 3.000 más que en la misma fecha del año anterior.

REVISIÓN ESTRATÉGICA

En los últimos meses, el Grupo EADS ha llevado a cabo una revisión de su estrategia, que ha preparado el camino para dos decisiones importantes del Consejo. En primer lugar, el grupo proyecta integrar las divisiones Airbus Military, Astrium y Cassidian en una única división, la División Defence & Space. En segundo lugar, realzará la integración y la cohesión con un cambio de su denominación y la de sus divisiones utilizando la marca Airbus.

El Grupo Airbus estará compuesto por tres divisiones: Airbus, responsable de todas las actividades de aviones comerciales; Airbus Defence & Space, que se encargará de las actividades de defensa y espaciales, entre ellas aviones de transporte militar, y Airbus Helicopters, que abarcará todas las actividades de helicópteros comerciales y militares.

Está previsto que la implementación de esta nueva estructura comience paso a paso el 1 de enero de 2014 y quede completada en el segundo semestre de 2014. Está concebida para dar respaldo al objetivo del grupo de mejorar la rentabilidad para el accionista, contemplado en su Flightpath 2015.

A través de los Centros de Incubación de Negocios de la agencia espacial

La ESA fomenta la creación de 200 nuevas empresas

Este mes de septiembre se presentará la empresa número 200 lanzada a través de los Centros de Incubación de Negocios (BIC) de la ESA (Agencia Espacial Europea). Ya sea para cartografiar rápidamente las áreas afectadas por los desastres naturales a través de crowdsourcing, ofrecer soluciones de transporte más eficientes, gestionar energías renovables o mejorar las técnicas de producción, estas nuevas empresas impulsan sus economías locales y fomentan la aplicación de la tecnología espacial para usos terrestres.

El Programa de Transferencia Tecnológica de la ESA cuenta con 8 BIC distribuidos por toda Europa, con centros en los Países Bajos, Alemania (Baviera y Darmstadt), Italia, Reino Unido, Bélgica (Redu y Flandes) y el más reciente de todos, en el sur de Francia. A finales de 2013 se abrirá un nuevo centro en España, concretamente en Barcelona.

Durante los dos años que pasan en los centros de la ESA, los emprendedores reciben apoyo técnico y fi-

nanciero que les permite lanzar sus empresas, introducir nuevos productos en el mercado y crear nuevos puestos de trabajo en sus regio-



ESA

nes. Todas estas nuevas empresas comparten un factor clave para el éxito: la innovación. "El conocimiento y la tecnología desarrollados a

través de nuestros programas espaciales están a la disposición de los emprendedores; la ESA invierte en estas mentes brillantes, garantizando que nuestra tecnología llegue muy lejos", indicó Franco Ongaro, director de Gestión Técnica y de Calidad de la ESA.

Desde el año 2000

"Empezamos a preparar las operaciones de la iniciativa de incubación de negocios en el año 2000 con el primer centro aquí, en los Países Bajos, porque estábamos convencidos de que la tecnología avanzada desarrollada para el programa espacial europeo podía aportar soluciones innovadoras en la Tierra", explicó Bruno Naulais, responsable de los BIC de la ESA en la Oficina del Programa de Transferencia Tecnológica de la ESA. Además, el responsable explica que "los BIC de la ESA están abiertos a los emprendedores con ganas de innovar, y les ayuda durante la fase inicial para lanzar sus empresas y aplicar las tecnologías espaciales a nuevos usos terrestres".

La feria se celebrará en septiembre en Londres y acogerá a 1.400 expositores

La industria española prepara su participación en DSEI

DSEI 2013, que tendrá lugar en Londres del 10 al 13 de septiembre, ya registra la máxima participación que el evento haya tenido en toda su historia, ocupando la totalidad de los Halls del moderno ExCel de Londres, con 100.000 m² de área expositiva. La organización espera recibir a unos 30.000 visitantes, que podrán asistir al mayor contenido profesional que nunca haya ofrecido DSEI, así como visitar las seis zonas temáticas, y un número récord de expositores y pabellones internacionales.

El pabellón español estará integrado por Aerosertec, European Security Fencing, EXPAL, Navantia, SENER, y la Oficina de Promoción Exterior Andalucía, Extenda. Se esperan dos delegaciones oficiales de nuestro país, del Ministerio de Defensa y del Estado Mayor del Ejército.

En total, DSEI recibirá 100 delegaciones oficiales, de 70 países, así como 4.000 invitados VIP que están siendo coordinados por el Ministerio de Defensa del Reino Unido para facilitar el contacto con los expositores.

En cuanto a los expositores, suman ya un número superior a los 1.400 de más de 50 países y, en ellos, están representadas las grandes compañías de todo el mundo: BAE Systems, EADS, General Dynamics, Elbit Systems, Lockheed Martin, Saab o Thales, entre otras. 40 pabellones internacionales han confirmado su presencia. Entre otros, los de Alemania, Australia, Brasil, Italia, Francia, India, Japón, Emiratos Árabes, Sudáfrica, Corea y Estados Unidos.

Se hace con el 66% del capital de Aerocali, donde ya tenía el 33%

Aena compra los aeropuertos de Luton y Cali



Steff / Wikimedia Commons

El consorcio formado por Aena (51%) y el fondo de inversiones AXA Private Equity (49%), ha cerrado un acuerdo con la sociedad TBI (participada por Abertis en un 90% y Aena en un 10%) para la compra de la empresa concesionaria del aeropuerto londinense de Luton, el quinto del Reino Unido por número de pasajeros (9,6 millones al año), que cuenta con un alto potencial de crecimiento. De entrada, Luton se convierte en el sexto aeropuerto de la red de Aena, por detrás de Gran Canaria y por delante de Alicante.

El importe de la operación es de 394,2 millones de libras esterlinas. Esta adquisición se realizará con financiación bancaria vinculada al proyecto sin recurso al accionista, así como mediante desinversiones en participaciones internacionales minoritarias por lo que no supondrá prácticamente endeudamiento adicional para Aena. Tras esta compra, la empresa mejorará su EBITDA en las cuentas consolidadas en aproximadamente 46 millones de euros en el primer año de operación.

La operación está sujeta a la autorización de las autoridades de la Comisión Europea en materia de Competencia, del Consejo Municipal de Luton y del Consejo de Ministros del Gobierno de

España. Esta adquisición se enmarca dentro de la estrategia de Aena de aumentar su presencia internacional con participaciones de control en aeropuertos estratégicos y desinversiones

También en Colombia

Asimismo, Aena ha cerrado un acuerdo con Abertis, para la compra, por 4 millones de euros, de la participación del 33,3% que tenía en la compañía Aerocali, SA, sociedad concesionaria del aeropuerto colombiano de Cali. Tras esta adquisición Aena eleva su participación hasta el 66,6%, lo que supone tomar el control de la gestión del aeropuerto y una consolidación en su cuenta de resultados de 8 millones de euros al año de EBITDA.

Esta adquisición, realizada tras la compra del aeropuerto londinense, se enmarca dentro de la estrategia de Aena de aumentar su presencia con participaciones de control en aeropuertos estratégicos y desinversiones en participaciones en el extranjero de carácter minoritario.

El Aeropuerto de Cali es el tercero de Colombia con aproximadamente 4 millones de pasajeros al año y cuenta con un gran potencial de incremento de tráfico.

El importe de este contrato asciende a 26 millones de euros

Indra implantará el sistema ATM de Rumanía

El proveedor de servicios de navegación aérea de Rumanía, ROMATSA, ha seleccionado a Indra para implantar un sistema de gestión de tráfico aéreo de última generación, que ordenará los movimientos de aeronaves en todo el espacio aéreo del país. El importe de este contrato asciende a 26 millones de euros.

El director general de ROMATSA, Aleodor Frâncu, cerró el 29 de julio el contrato de este proyecto con el director general de Indra, Rafael Gallego, en la sede de ROMATSA. La firma tuvo lugar en presencia de Cristian Ghibu, secretario de Estado de Transporte de Rumanía, así como del agregado comercial de la embajada española, Emilio Guerra.

Indra dotará el Centro de Control de Bucarest, cuatro centros de aproximación y

un total de 15 torres de control con su sistema de gestión de tráfico aéreo (ATM) de última generación. El nuevo sistema incorporará funcionalidades avanzadas de la plataforma ITEC, que integra los últimos avances en interoperabilidad, elemento clave dentro de la iniciativa de construcción del futuro Cielo Único Europeo. La compañía está desarrollando la tecnología ITEC para los principales proveedores de navegación aérea de Europa, como son AENA (España), DFS (Alemania), NATS (Reino Unido), y LVNL (Países Bajos).

Trayectorias 4D

El nuevo sistema de gestión de tráfico aéreo que Indra implantará en Rumanía incorporará además la tecnología de gestión de planes de vuelo que Indra desarrolló pa-

ra EUROCONTROL, la máxima autoridad de seguridad aérea de Europa. Esta solución de gestión de planes de vuelo permite controlar el tráfico aéreo de forma muy precisa, empleando la tecnología basada en trayectorias 4D (3 dimensiones más tiempo). Permite además gestionar el espacio aéreo de forma muy flexible y dinámica, respondiendo a cambios en la demanda del tráfico, condiciones meteorológicas o áreas reservadas para tráfico aéreo militar.

Con la modernización de esta infraestructura, ROMATSA estará preparada para cumplir los futuros estándares y regulaciones europeas relativos a sistemas de tráfico aéreo. Esta tecnología también le permitirá definir rutas más eficientes, con el consiguiente ahorro de combustible y de eficiencia medioambiental.

breves

Exitoso lanzamiento de Alphasat

El satélite de telecomunicaciones Alphasat, el mayor satélite geoestacionario jamás antes construido en Europa, fue lanzado con éxito a finales de julio por Arianespace desde el Centro Espacial de Kourou. Alphasat lleva una carga útil de telecomunicaciones para la operadora británica Inmarsat, junto con cuatro demostradores tecnológicos para la ESA.

Primera certificación militar IOC del A400M

El A400M ya posee su certificado de tipo según el estándar contractual denominado Autorización Operativa Inicial (Initial Operating Clearance, IOC). Dicho certificado lo ha conferido la Organización Conjunta de Cooperación en materia de Armamento en nombre de las naciones fundadoras del programa. Este hecho supone un hito histórico para el programa A400M tras 10 años de desarrollo.

Inminente primer vuelo del CSeries

Bombardier Aerospace anunció el 30 de agosto que el primer modelo CSeries obtuvo el permiso para realizar pruebas de vuelo de Transportes de Canadá, con lo que se espera que el primer vuelo tenga lugar a lo largo de septiembre. Este hecho se produce tras una serie de pruebas prevuelo, incluyendo tests a baja velocidad. En estas semanas, el aparato comenzará las pruebas a gran velocidad.



Bombardier

Nuevas aplicaciones para vehículos inteligentes

Cassidian está participando en un proyecto de I+D europeo con el fin de desarrollar una plataforma inteligente para el intercambio de información entre vehículos. El objetivo consiste en crear una plataforma software estándar para vehículos que permita intercambiar en tiempo real información como la reserva de agua de camiones de bomberos o información para gestionar flotas de taxis.

ión para pasajeros de crucero. **Gran Canaria:** Pone en servicio la nueva configuración de los controles de seguridad del Edificio Terminal. **Ibiza:** logra la certificación de la AESA sobre seguridad operacional y normativa internacional. **Lanzarote:** Exposición de la pintora María Jesús Machín. posibilidad de conocer sus instalaciones en las III Jornadas de Puertas Abiertas. **Málaga-Costa de Sol:** Registra en julio más de un millón y medio de ECoeficiencia por la obra de mejora de losas de su plataforma de estacionamiento de aeronaves.



ÓSCAR ELVIRA

Director de FERCHAU Engineering Aviation España

“Los proyectos transnacionales y Airbus Military nos han traído a España”

Óscar Elvira es un ingeniero industrial que inició sus estudios en Barcelona y desarrolló su primera carrera profesional en el sector de la automoción trabajando para la compañía Nissan. Hace seis años, le surgió la oportunidad de trasladarse a Madrid para comenzar una nueva etapa en una empresa española del sector

de la ingeniería aeronáutica hasta que a finales de 2012, una de las principales compañías alemanas de ingeniería, FERCHAU Engineering, le propuso dirigir la división de Aviación en España y conseguir consolidarse en nuestro país tal y como lo está en Alemania, Francia e Inglaterra. Su implantación en España ha

estado impulsada por el acuerdo alcanzado con Airbus Military como proveedor preferente. El objetivo de la compañía, según explica Óscar Elvira, es cubrir el portfolio de actividades de ingeniería para todas las divisiones de EADS en España y situarse entre las tres principales compañías de ingeniería del país.

¿A qué se dedica FERCHAU?

Es la compañía alemana de ingeniería por excelencia, dedicada a sectores como automoción, ferroviaria, naval y aeroespacial. En esta última área, la división de FERCHAU Engineering Aviation cuenta con un total de 1.000 profesionales a nivel global, siendo su principal activo el desarrollo de proyectos íntegros desde la definición hasta el soporte en servicio. No fabricamos ni realizamos consultoría como principal valor. Nos dedicamos a desarrollar el abanico de actividades que EADS emplaza dentro de su panel de proveedores preferentes de ingeniería, principalmente diseño y análisis de estructuras, integración e instalación de sistemas, cabina, FTI, ingeniería de producción... es decir, trabajamos diversas disciplinas y productos. La gestión de equipos y proyectos es nuestro valor añadido, el diferencial de FERCHAU.

Siendo una empresa alemana consolidada dentro del grupo EADS, ¿por qué implantarse en España?

FERCHAU es un grupo cien por cien alemán. Dentro de la competitiva lista E2S es actualmente la única empresa alemana que no depende de alianzas con ninguna otra compañía, por tanto, se mantiene en solitario de una manera sólida. Inició su actividad en Alemania, donde actualmente mantiene una posición de liderazgo. Debido a la naturaleza transnacional de nuestro principal cliente EADS, FERCHAU se ha ubicado en todos los países donde EADS opera. El primer paso fue implantarse en Toulouse (Francia) hace 9 años donde actualmente trabajan aproximadamente 200 ingenieros. Posteriormente, se implantó en Inglaterra aprovechando oportunidades de crecimiento en estructuras y cálculo, áreas en las que FERCHAU colabora estrechamente con sus clientes. Allí contamos con tres centros, donde colaboran 100 profesionales. Una vez consolidada nuestra presencia en Alemania, Francia e Inglaterra, no podía faltar España. Además de las oficinas en Getafe, que se abrieron en diciembre de 2012, solo un mes después, FERCHAU se establece con su propia marca en India, con el propósito de impulsar nuestras operaciones en este país.

¿Por qué concretamente en Getafe?

Nuestro objetivo es estar lo más cerca posible del cliente. En Alemania hay más de 50 oficinas y centros técnicos situados en las proximidades del cliente. Estamos en Getafe desde diciembre pero también tenemos ya presencia en Sevilla, otro de los focos neurálgicos de la aeronáutica en España. Estaba previsto implantarnos allí en un plazo máximo de dos años pero debido a que las cosas están marchando mejor de lo esperado nos hemos establecido recientemente también allí. Actualmente en Getafe somos 22 empleados trabajando activamente para Airbus Military. Fuimos seleccionados entre las cuatro compañías prioritarias para colaborar con ellos y la mayoría de proyectos que hacemos a fecha



“Nuestro objetivo es estar lo más cerca posible del cliente”

de hoy aquí en España son para Airbus Military. También tenemos algunos proyectos con Airbus en Sevilla y otros de carácter transnacional, en colaboración con nuestros compañeros de FERCHAU Alemania.

¿Qué objetivos se ha marcado el grupo en su implantación en España?

La directiva es clara. FERCHAU cada vez que se implanta en un país busca replicar su estructura de conocimiento y estándares de calidad para garantizar y preservar el reconocimiento técnico por parte del cliente en todos los países donde tiene presencia. Concretamente en España tiene su larga historia y tradición Airbus Military –una de las compañías de EADS que realiza principalmente todos sus desarrollos en España– y por eso es una prioridad para nosotros. FERCHAU Aviation ya venía colaborando con las otras divisiones de EADS –Eurocopter, Cassidian, Astrium y Airbus Operations– pero nunca hasta ahora con Airbus Military.

¿En qué están trabajando como proveedor de Airbus Military?

Ahora mismo estamos desarrollando proyectos de diseño eléctrico y de estructuras para aviones de transporte y tácticos. Nuestro principal cometido en este primer año pasa por ganarnos la confianza depositada y realizar nuestros mejores esfuerzos en hacer un buen trabajo.

¿Basta con ser proveedor de EADS para estar en primera línea?

EADS es el constructor europeo y uno de los más importantes a nivel mundial, si no es el que más. Es imprescindible ser proveedor preferente para estar en primera línea. La estrategia de EADS a través del proyecto E2S que lanzaron hace unos años pasa por disponer de una lista reducida de suministradores-partners a nivel mundial, una lista que se va comprimiendo paulatinamente. En este sentido, FERCHAU siempre ha es-

tado posicionada en el Top 10 de proveedores y somos la segunda compañía mejor valorada técnicamente de las 21 empresas que forman la lista actualmente. Pero cada vez es más difícil y se necesita seguir trabajando duro, y dar pasos sólidos, siempre alineados con la estrategia del cliente. FERCHAU Aviación creció un 28% en 2012 y, mediante un desarrollo orgánico y adquisiciones, se espera cumplir con los objetivos de crecimiento establecidos para este año 2013. No obstante, la calidad está por encima de cualquier otro valor, ya sean contratos, resultados financieros o expansión internacional. Éste es uno de nuestros valores diferenciadores, el compromiso de calidad en todo aquello que hace.

En cuanto a crecimiento de personal, ¿qué expectativas tiene la compañía aquí en España?

Nuestro objetivo es situarnos dentro de las tres principales ingenierías aeronáuticas de España. Para este año hemos superado nuestras expectativas iniciales y esperamos en los próximos años llegar al centenar de colaboradores. Además nos mantenemos en una continua búsqueda de talento a nivel nacional.

¿Qué perfil están buscando?

El perfil que buscamos es el de un profesional con amplios conocimientos técnicos y con experiencia contrastada en nuestro sector. A día de hoy nuestro personal cuenta con una media de 12 años de experiencia en el sector. Es personal muy cualificado y conocedor del entorno de trabajo EADS. Esto nos está permitiendo acometer proyectos importantes y generar nuevos equipos de trabajo entorno a ellos. No puedo más que felicitar a todo el equipo actual de FERCHAU España por su implicación y compromiso personal, ellos son nuestro principal valor y así se reconoce en todos los niveles de la compañía.

¿Tienen acuerdos con otras compañías del sector?

FERCHAU plantea como parte de su expansión establecer acuerdos sólidos con otras compañías del sector, aquellas mejor valoradas por nuestros clientes en su especialización. Actualmente, en el resto de países donde tenemos presencia hemos firmado acuerdos muy estables y con proyección a largo plazo. FERCHAU en España trabaja en la línea de llegar a compromisos con compañías nacionales o que estén implantadas en España y que su valía, como conjunto, sea parte de FERCHAU, siempre en la búsqueda del mejor servicio a nuestro principal cliente, EADS. Ya hemos comenzado a establecer relaciones con algunas compañías, estamos en la fase inicial del proceso y esperamos que en breve seamos capaces de establecer un cadena de partners que sean parte activa del desarrollo de FERCHAU en España.

¿Cómo se adapta una empresa de ingeniería alemana a la industria española?

FERCHAU Aviation tiene un claro enfoque internacional y está formado por un grupo de personas con experiencia profesional fuera de su país de origen, y esto se percibe en el día a día. Asimismo, España es el cuarto país en el que el grupo se implanta y existe una mayor experiencia para que todos los procesos organizativos estén completamente instaurados. Para la división de Aviación, en 2012 se lanzó el plan estratégico BEST 2014 donde se apuesta claramente por un FERCHAU internacional donde las oficinas implantadas fuera de Alemania toman mucho más protagonismo y peso específico en el desarrollo futuro de nuestra compañía, siendo España uno de ellos.

¿Cómo valora la capacidad de los ingenieros españoles?

En Alemania están muy bien considerados los ingenieros españoles. Actualmente, hay un grupo importante de españoles trabajando en Alemania para FERCHAU. Todos los comentarios al respecto de su trabajo allí son muy favorables tanto a nivel de formación como su capacidad para adaptarse a un entorno cambiante de trabajo. FERCHAU participa activamente en muchas ferias de empleo que se realizan en España y esto proporciona una amplia cartera de candidatos, con ganas de vivir una experiencia profesional fuera de España.

¿Cuáles son las expectativas de futuro?

Una vez superada la fase de implantación en España, la consolidación y evolución vendrá un crecimiento orgánico, por lo tanto, seguiremos invirtiendo en la mejora continua de la compañía. Las adquisiciones también son parte de nuestro plan de expansión, en la búsqueda de aquellas tecnologías que no conocemos y que forman parte de la cadena de valor de nuestro cliente. Queremos ser parte activa en el desarrollo del sector aeroespacial español, y estar junto a las grandes compañías ya asentadas en nuestro país.

Beca de Posgrado Internacional de La Caixa para dos egresados de la UPM

Ernesto Criado y Noelia Grande, antiguos alumnos de la ETSIA de la Universidad Politécnica de Madrid han obtenido una beca de Posgrado Internacional de La Caixa para completar su formación en la Universidad de California (San Diego, EEUU). Ambos egresados –que obtuvieron sus títulos de Ingeniero Aeronáutico en 2008 y 2010 respectivamente– han sido dos de los 120 jóvenes españoles seleccionados en la convocatoria. El acto de entrega de las becas, en su trigésimo primera edición, fue presidido por los Reyes de España en CaixaForum de Madrid, en el que también estuvieron el ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, y el presidente de la Caixa, Isidro Fainé, entre otras autoridades.

El proyecto fin de carrera de Ernesto ha sido galardonado con varios premios, entre ellos el AIAA Pegasus Student Conference en el que obtuvo el tercer lugar, siendo el primer español premiado en este certamen aeronáutico europeo. Desde 2011 trabaja en la Universidad de Yale como investigador visitante y ahora, con la beca La Caixa podrá doctorarse en Mechanical and Aerospace Engineering, con aplicaciones a la ingeniería biomédica. Por su parte, Noelia realizó la intensificación de vehículos



Ernesto Criado

espaciales durante sus estudios universitarios y actualmente trabaja en el desarrollo de ensayos estructurales y de nuevos materiales para el sector aeroespacial. Al mismo tiempo estudia un máster en ingeniería biomédica y su proyecto fin de Máster le ha llevado a Alemania con una beca Erasmus. Es en el área de BioAstronáutica en el que realizará el doctorado en Estados Unidos, ingeniería biomédica aplicada al entorno de las misiones espaciales.



Noelia Grande

Las becas otorgadas, de dos años de duración, cubren la totalidad del coste de matrícula, mensualidades ingresadas en la moneda del país del destino, gastos de desplazamiento y un curso de orientación, con el objetivo de "dar a los estudiantes con mayor potencial la oportunidad de formarse en las mejores universidades y centros de investigación del mundo", según comunica la Universidad Politécnica de Madrid.

Estudiantes de la ETSIAE compiten en el concurso BEST

Cuatro estudiantes del Grado en Ingeniería Aeroespacial de la UPM acudieron como representantes españoles a la final de EBEC del 1 al 9 de agosto, la competición europea de ingeniería organizada por la asociación BEST. Tras superar una ronda local y una fase nacional, los cuatro alumnos del Grado en Ingeniería Aeroespacial de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeroespacial y del Espacio (ETSIAE) se clasificaron para la final de la European BEST Engineering Competition (EBEC).

El equipo español formado por Jacobo Pastor, Celia Iglesias, Jon García y Diego Peña competieron con otros 116 estudiantes en la final enfrentándose a pruebas de ingeniería reales en dos categorías: Team Design (solución práctica a través de un pro-



totipo) y Case Study (solución teórica para problemas de la vida real). Los estudiantes de la UPM se enfrentaron a compañeros europeos en la categoría Team Design. El evento recogió las más modernas soluciones de tecnología e ingeniería de las jóvenes mentes más creativas de Europa.

Boeing pronostica un aumento en la demanda global de pilotos

Durante el acto de inauguración de un nuevo centro de instrucción del B-787 en Miami, Florida (EEUU), Boeing anunció que la aviación comercial necesitará más de un millón de nuevos pilotos y técnicos de apoyo para atender a la demanda de nuevas entregas de aviones durante las próximas dos décadas. Señalaron que de cara a 2032 serán necesarios 498.000 nuevos pilotos de aerolíneas comerciales y 556.000 técnicos para dar apoyo a las flotas de las aerolíneas comerciales. "La demanda urgente de personal competente en la aviación está ya aquí y es muy real", aseguró el vicepresidente de Boeing Flight Services, Sherry Carbary, quien remarcó que la formación con las últimas tecnologías de vanguardia es clave para retener el talento.

Ampliación del centro de entrenamiento en Miami

El fabricante estadounidense ha ampliado su centro de instrucción en Miami, lo que le convierte en uno de los más grandes del mundo y en el mayor de los que tiene Boeing. Se han instalado siete nuevos simuladores, incluidos dos del B-787. El centro asume el trabajo que hasta ahora se realizaba en Seattle, y cuenta con dos simuladores de B-787, uno de B-737 Next Generation, además de los correspondientes a los modelos B-717, B-747 y B-767, además se espera que antes de final de año se incorpore otro simulador de B-777. Con estos siete simuladores se eleva hasta 17 el número de entrenadores de los que dispone Boeing en Miami.

Máster en Diseño Industrial y Aeronáutico - MEDIA

- Duración: 250 Horas + 3 Meses de Prácticas Remuneradas
- Profesionales Certificados por Dassault Systemes
- Amplia Experiencia en docencia
- CATIA V5 - V6

UN
MASTER
A TU MEDIDA

¡Plazo de Inscripción Abierto!

Edificio CT, Av. de Leonardo Da Vinci 22, Getafe

CT Formación

Formando Profesionales desde 1988

Más Información

Telf. 91 684 26 86
nyuste@ctgrupp.com
www.ctformacion.es



DESARROLLANDO EL FUTURO



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

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

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

Después de 10 años de desarrollo la Fuerza Aérea Francesa recibe su primera unidad

Airbus Military entrega su primer A400M

El pasado 1 de agosto Airbus Military entregó oficialmente a la Fuerza Aérea Francesa el primer avión de transporte militar de nueva generación A400M.

El nuevo avión, conocido en las Fuerzas Armadas Francesas como el A400M Atlas, "supone el comienzo de la transformación del transporte aéreo militar en Europa y más allá de sus fronteras", según ha comunicado el fabricante.

Con esta entrega, culminan 10 años de desarrollo y más de 5.000 horas de ensayo en vuelo, lo que ha involucrado a cerca de 40.000 personas trabajando en este programa de defensa europeo de gran envergadura. El presidente de Airbus Military, Domingo Ureña, afirmó: "Hoy es un día verdaderamente histórico para el sector aeroespacial europeo, que se convierte en el nuevo líder global en el ámbito de transporte militar con una aeronave completamente nueva. Quisiera expresar mi sincero agradecimiento a todos los que forman



EADS Airbus Military

parte de Airbus Military, a Airbus y a nuestros proveedores, cuyos incansables esfuerzos han hecho posible este enorme logro, así como a nuestros clientes y a OCCAR, cuyas aportaciones a lo largo de los años han sido cruciales para el éxito del programa".

Este primer avión entregado a Francia se utilizará en una primera fase para el entrenamiento continuado de la tripulación, antes de pasar a formar parte de la flota de transporte operativo de la Fuerza Aérea francesa.

Por su parte, el MSN2 ha realizado con éxito varias pruebas en pista sin asfaltar que confirman la capacidad táctica complementando el desempeño estratégico. En las pruebas realizó 25 aterrizajes durante seis vuelos en la misma pista. Las demostraciones incluyeron maniobras de tierra, despegues interrumpidos y el uso de la hélice de empuje inverso a velocidades tan bajas como 130 km/h, ninguno de los cuales causó la contaminación del motor o de la bañera.

El primer A400M turco, más cerca de su destino

El primer A400M que será entregado a la Fuerza Aérea de Turquía (TAF) –conocido como MSN9– llevó a cabo su primer vuelo el 9 de agosto. Despegó desde Sevilla y aterrizó cinco horas y media más tarde en el mismo lugar. Asimismo, esta primera unidad ya luce los colores y emblemas de su futuro poseedor. El fabricante anunció que el avión será trasladado al centro de entregas de Airbus Military en septiembre para después ser entregado a Turquía, quien ha ordenado un total de 10 unidades del nuevo avión de transporte militar.



EADS Airbus Military

Las alas del modelo británico viajan a Sevilla

Las alas del primer A400M para la Fuerza Aérea Real del Reino Unido (RAF) salieron de la planta de Airbus en Filton (Reino Unido) donde se han fabricado, con destino a la línea de montaje final en Sevilla donde serán ensambladas en el fuselaje y se preparará su futura entrega, prevista para septiembre de 2014.

Es la primera de las nueve unidades que va a incorporar a su flota

Aeroméxico estrena su primer Boeing 787 Dreamliner

Boeing, International Lease Finance Corp. (ILFC) y Aeroméxico han celebrado la primera entrega del 787 Dreamliner a la aerolínea mexicana. El avión –que despegó hacia México DF con más 100 pasajeros VIP a bordo aterrizando el 16 de agosto en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)– es la primera de las nueve unidades del 787-8 que Aeroméxico va a incorporar a su flota, cinco de ellas bajo leasing con ILFC. La aerolínea operará así un total de 19 Dreamliner, incluyendo 10 787-9 ordenados el año pasado. La compañía ha elegido configurar sus nuevos 787 Dreamliner con 32 asientos-cama reclinables en la clase premier y 211 asientos en clase turista.

Andrés Conesa, director general del Grupo Aeroméxico, afirmó que "los clientes de Aeroméxico sin duda se seguirán beneficiando del servicio de clase mundial que distingue a la aerolínea, pero ahora a

bordo del avión más moderno de la historia". Henri Courpron, director general de ILFC dijo que "evidentemente, ILFC comparte la visión de Aeroméxico de que el 787 ofrecerá notables beneficios operativos y aportará considerable valor para los clientes". Por último, Van Rex Gallard, vicepresidente de Ventas de Boeing Commercial Airplanes manifestó que "a Aeroméxico le van a encantar las mejoras de eficiencia, gasto de combustible, costes y rendimiento medioambiental que aporta el Dreamliner. Los pasajeros de Aeroméxico estarán muy satisfechos con los avances que ofrece el Dreamliner en cuanto a comodidad y la experiencia del vuelo".

Hasta la fecha, 57 clientes de todo el mundo han pedido 929 unidades del 787.

El primer 787-9 sale de fábrica
Recientemente, Boeing ha completado



Boeing

la fabricación de la primera unidad del 787-9 Dreamliner. El segundo miembro de la familia 787 salió de la fábrica de Everett (Washington) y los equipos lo están preparando para su primer vuelo a

finales del verano. La segunda y tercera unidad están ya en montaje final. Se prevé la primera entrega a Air New Zealand, el cliente de lanzamiento, para mediados de 2014.

El primer modelo se entregará a las FAMET a finales de año

Vuelo inaugural del primer Tigre HAD/E

El programa Tigre alcanzó el pasado 29 de julio un importante hito con el vuelo inaugural del primer Tigre HAD/E (Helicóptero de Apoyo y Destrucción Español) ensamblado por Eurocopter España en su factoría de Albacete. La entrega de este helicóptero, que recibirán las Fuerzas Armadas españolas, está prevista para finales de 2013. El HAD/E-5002 será el primer helicóptero de este modelo que se entregará a las Fuerzas Aeronáuticas del Ejército de Tierra (FAMET) aumentando así significativamente sus capacidades.

Según la compañía, el plan de participación industrial diseñado para este programa ha permitido dotar a la industria española, liderada por Eurocopter España, de capacidad para participar en todo el ciclo de vida de los helicópteros, desde el diseño a los ensayos en vuelo y la certificación, la producción de aeroestructuras, la línea de montaje final y el soporte integral. La factoría de Eurocopter España, ubicada en Albacete es, además, la única planta de fabricación del fuselaje trasero del helicóptero Tigre en el mundo y la única española con capacidad de fabricación de helicópteros.



Asimismo, otras empresas españolas participan de manera activa en este programa, como ITP, que es socia en el consorcio MTRI realizando el diseño y producción de los motores de esta aeronave, los cuales han sido específicamente mejorados para la versión española del Tigre HAD/E.

Otras empresas españolas como Indra, Amper, Elimco, Aernnova, Tecno-bit, DMP, Sacesa, y Celéstica, entre otras, se han visto también beneficiadas por este importante programa de participación industrial, fabricando sistemas, equipos, componentes y piezas.

Eurocopter entrega a Bélgica su primer NH90 en versión naval

El pasado 1 de agosto, el fabricante hizo entrega del primer helicóptero de fragata OTAN NH90 a las Fuerzas Armadas belgas. La aeronave está cualificada con la plena capacidad operacional FOC (Full Operational Capability), asegurando su aptitud para todo el abanico de misiones navales de Bélgica, por ejemplo, misiones de búsqueda y salvamento o misiones militares en el mar. Bélgica ha

cursado un pedido total de ocho NH90, incluidos cuatro NFH en versión naval. El NH90 es el programa de helicóptero de mayor éxito en Europa, con una cifra de 529 pedidos cursados por 14 países diferentes. Hasta la fecha se han entregado 154 NH90 en total. La versión NH90 NFH ya ha acumulado 111 encargos.

Fabrice Brégier vive su primera experiencia a bordo del A350XWB

El presidente y CEO de Airbus, Fabrice Brégier, disfrutó el pasado 2 de septiembre de su primera experiencia a bordo del A350XWB MSN1 durante un vuelo de ensayo que duró cerca de tres horas y se llevó a cabo en la parte suroeste de Francia.

Hasta la fecha, el A350XWB MSN1 ha completado más de 150 horas de ensayos en vuelo de las 2.500 horas totales de la campaña que van a ser alcanzadas en los próximos doce meses.

"Estoy inmensamente orgulloso de haber volado a bordo del A350XWB", dijo Fabrice Brégier tras la experiencia. "Ha sido un viaje muy tranquilo y yo estaba particularmente impresionado por la madurez de la aeronave en una etapa tan temprana de su vida. El nuevo diseño de la cabina con las grandes pantallas y la pantalla head-up son increíbles y estoy seguro de que a los pilotos les va a encantar estar a los mandos de la máquina", añadió.



breves

ASPUHEL alcanza las 10.000 horas de vuelo en Afganistán

La Unidad Española de Helicópteros del Ejército de Tierra en Afganistán (ASPUHEL) ha alcanzado en agosto las 10.000 horas de vuelo en el teatro de operaciones de Afganistán en el transcurso de una misión en la zona sur de la región oeste del país llevada a cabo por un helicóptero Chinook, dos Cougar y dos Tigre.

Nuevas rutas de Air Europa a Munich y Frankfurt

La aerolínea comenzará a volar entre Madrid y Alemania a partir de la próxima primavera, añadiendo a su red dos nuevos destinos: Munich y Frankfurt. Dos frecuencias diarias unirán desde el próximo 31 de marzo Madrid y Frankfurt. Los vuelos a Munich se iniciarán, también con dos frecuencias al día en cada sentido, a partir del 5 de mayo.

THK Gökçen Aviation de Turquía recibe sus primeros cinco EC135

La empresa comercial de la Asociación Aeronáutica Turca (THK) ha recibido sus cinco primeros helicópteros Eurocopter EC135 destinados a servicios de transporte sanitario en todo el territorio de Turquía. THK Gökçen Aviation y Saran Holding desplegarán una flota de 17 EC135, que cubrirán servicios de emergencias médicas en el marco de un contrato vigente por cinco años firmado con el Ministerio de Salud turco. La entrega del resto de sus helicópteros se efectuará en la primavera de 2014.



WestJet firma un compromiso de compra de 65 B737 MAX

Boeing ha anunciado la intención de compra de la compañía aérea canadiense de 65 aviones 737 MAX: 40 unidades del modelo 737 MAX 8 y 25 del modelo 737 MAX 7. Este pedido está valorado en 6.300 millones de dólares y es un elemento clave en la estrategia de la aerolínea para optimizar y modernizar su flota.



MANUEL PÉREZ CORTÉS

Director general de Homeland Security & Defense de GMV

“Somos la primera empresa del mundo en centros de control de satélites de telecomunicaciones”

Ingeniero Aeronáutico desde 1982 y doctor Ingeniero Aeronáutico desde 1985, Manuel Pérez Cortés ha estado siempre ligado a GMV, una de las principales empresas españolas del sector aeroespacial. Formó parte del grupo universitario que dio germen a la compañía en 1984, el Grupo de Trabajo de Mecánica de Vuelo, iniciado por el catedrático Juan José Martínez García. Además, compagina su trabajo en la empresa con labores docentes en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos

de la Universidad Politécnica de Madrid desde hace una treintena de años. En la actualidad, es director general del Homeland Security & Defense de GMV, lo que implica ser responsable de las áreas de defensa, seguridad y aeronáutica.

Con alrededor de 1.100 empleados, sedes en diversos países y una facturación de 110 millones de euros en 2012, GMV trabaja en multitud de proyectos en los campos de la aeronáutica, defensa y espacio, además

de en otros sectores como el transporte o la sanidad. Es una de las pocas compañías que tienen capacidad para hacer un sistema de aviónica completo y son líderes mundiales en sistemas de control de satélite, entre otros campos. Entre los programas en los que trabaja GMV en la actualidad se encuentran proyectos de primer nivel como el tanquero A330 MRTT; los helicópteros Tiger y NH-90; el UAV Atlante; el programa MAJIC de la OTAN o el sistema EGNOS.

GMV es una de las principales empresas españolas del sector aeroespacial. ¿Cómo nació el grupo?

Nace en el año 1984 por iniciativa de un catedrático de Mecánica de Vuelo de la ETSI Aeronáuticos, Juan José Martínez García. Él estuvo trabajando en la Agencia Espacial Europea (ESA) unos años y vio que allí trabajaban empresas e ingenieros de otros países y que en España los ingenieros tenían tanta capacidad como los franceses o los alemanes. En ese momento se crea la empresa con un pequeño contrato con la ESA, agencia con la que ya habíamos tenido actividad como grupo universitario anteriormente. Enseguida comenzamos a conseguir contratos con el Ministerio de Defensa y poco a poco la empresa fue creciendo y diversificando sus mercados.

¿Cuántas personas trabajan en GMV y qué perfil de empleados tiene?

Ahora mismo somos unas 1.100 personas en todo el mundo. De ellos, el 85% son titulados universitarios entre físicos, matemáticos y todo tipo de ingenierías. El año pasado facturamos en torno a los 110 millones de euros. La empresa ha sabido mantener su espíritu como empresa de ingeniería. Desde el punto de vista financiero seguimos siendo totalmente independientes, una empresa familiar que no está participada por ningún capital de riesgo o grupo financiero, sino que lo que hacemos es reinvertir todos los beneficios en la propia compañía. Eso nos ha permitido tener un crecimiento sostenido desde los orígenes. GMV es una empresa de propiedad 100% española que tiene filiales en ciudades como Valladolid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Tenerife o León. Además, tenemos filiales operacionales en Portugal, Estados Unidos, Alemania, Francia, Polonia, Rumanía, India y Malasia.

¿Qué diferencia al grupo de sus competidores?

No somos una empresa de juego financiero, sino una empresa de ingeniería con una orientación total al cliente. Para nosotros es fundamental el producto bien hecho. El control de calidad es uno de nuestros elementos diferenciadores. Somos de las pocas empresas de este sector que es CMMI (Capability Maturity Model Integration) nivel 5, el nivel más alto de certificación que puedes conseguir dentro de CMMI.

¿La internacionalización es clave para seguir manteniéndose entre las empresas destacadas del sector?

Es fundamental. Nuestro principal mercado sigue siendo el espacial. Muchas empresas se están internacionalizando ahora, quieren vender fuera de España. Nosotros no nos hemos internacionalizado, sino que lo hemos sido desde el principio, nuestro cliente original fue la ESA. Tenemos desde el comienzo una vocación muy global, ya que el mercado espacial es un mercado internacional por definición. Dicho esto, hay que decir que nosotros



“GMV ha sabido mantener su espíritu como empresa de ingeniería”

hemos tratado de llevar las tecnologías que hemos desarrollado en el sector espacial a otros mercados. Por ejemplo, en el sector de transporte, con sistemas de gestión y localización de flotas. Ahí sí que hemos seguido ese proceso de internacionalización, afianzándonos primero en España, donde GMV es líder en soluciones tecnológicas para la gestión del transporte público. Este proceso nos está yendo muy bien, tenemos bastantes ciudades con sistemas nuestros en la India y Polonia y estamos vendiendo en Sudamérica y Estados Unidos.

¿Qué ofrece GMV en el campo de la aeronáutica?

Somos de las pocas compañías que tiene capacidad para hacer un sistema de aviónica completo. El ejemplo lo tenemos en el desarrollo completo del ordenador de vuelo del Atlante, que aunque es un UAV tiene un ordenador aeronáutico a todos los efectos. Hemos hecho tanto el hardware como el software, incluido el software crítico. En eso es en lo que estamos trabajando principalmente con el Grupo EADS. Colaboramos con ellos sobre todo en desarrollos de equipos electrónicos donde haya software embarcado y crítico, y donde haya procesos de certificación de ese software. La otra línea en la que trabajamos es en simulación aeronáutica, desarrollamos módulos de simuladores aeronáuticos. También labores de ingeniería, lógicamente, conociendo nuestro origen.

¿En qué proyectos están trabajando en lo que se refiere al área aeronáutica?

Trabajamos, aquí en España, con Airbus Military, Cassidian y Eurocopter. Con Airbus Military nuestra principal colaboración es en el programa A330 MRTT en temas de desarrollo de software crítico, leyes del control, simulación, etcétera. Con Cassidian el programa más impor-

tante es el Atlante. Por último, con Eurocopter estamos trabajando en el Tiger y en el NH-90, desarrollando software para las versiones españolas de estos helicópteros. También estamos en el programa A400M.

¿Y en el campo espacial?

Las dos áreas en las que somos importantes a nivel mundial son los centros de control de satélite y la navegación por satélite. En lo que se refiere a centros de control de satélites de telecomunicaciones somos ahora mismo la primera empresa del mundo. De hecho, en el sector de tecnología espacial hay una clasificación de la revista Space News sobre cuáles son las 50 empresas más importantes a nivel mundial y la única compañía española que aparece es GMV. En navegación por satélite estamos especializados no sólo en desarrollo de aplicaciones sino también en el desarrollo de los propios sistemas de navegación por satélite. Hemos tenido un papel muy relevante en el desarrollo del sistema EGNOS, que es un complemento que se ha desarrollado en Europa para las redes GPS, y en la actualidad somos una de las empresas clave en el desarrollo del programa europeo de navegación por satélite Galileo. GMV es responsable de una serie de sistemas absolutamente críticos de este proyecto.

Además, realizan proyectos para el sector de Defensa.

Trabajamos en tres grandes áreas: sistemas de mando y control, somos uno de los suministradores principales de este tipo de sistemas por ejemplo para el Ejército de Tierra o la Armada; sistemas ISR (Inteligencia Vigilancia y Reconocimiento), donde ahora mismo tenemos un proyecto bastante grande con el Ministerio de Defensa, el proyecto MAJIC, dentro del ámbito de la OTAN; y por último ciberdefensa.

¿Cuáles son las nuevas líneas de negocio que está explorando la empresa?

Tradicionalmente hemos procurado no aventurarnos en temas completamente desconocidos, sino que nos basamos en tecnologías que hemos desarrollado en unos mercados, para tratar de llevarlas a otros que estén próximos o que tengan tecnologías similares. Un ejemplo de caso de éxito es el sector transporte, ya que hemos desarrollado nuestra tecnología en ese mercado y posteriormente hemos internacionalizado nuestra actividad. Otro mercado en el que estamos apostando fuerte es el relacionado con la medicina, ya que creemos que puede haber importantes oportunidades y que las tecnologías desarrolladas por GMV son perfectamente aplicables en este campo. Estamos apostando, en este sentido, por diversas líneas de negocio: por una parte los sistemas de telemedicina y, por otra, los sistemas de planificación/simulación para la asistencia al diagnóstico y tratamiento.

Trabajáis en diferentes UAV tanto para EADS como para el INTA.

Ahora mismo lo más importante en este campo es el Atlante. Se trata de un desarrollo que se ha hecho a riesgo con un crédito que nos ha otorgado el CDTI y estamos a riesgo una serie de empresas. Además de Cassidian, que es el contratista principal, también lo están Indra y Aries. Como comentaba anteriormente, somos responsables del Flight Control Computer (FCC), uno de los equipos más críticos del proyecto, responsable de la navegación, guiado y control del avión, y por otra parte del subsistema de aterrizaje y despegue automático (ATOL), integrado en la estación de control en tierra.

GMV es el representante español en el programa MAJIC (Multisensor Aerospace/Ground Joint ISR Interoperability Coalition) de la OTAN, ¿en qué estado está este proyecto?

Es un programa de ocho países y la OTAN. Tiene el objetivo de desarrollar normas para que todos los sistemas ISR sean interoperables. De esta forma, por ejemplo, si uno tiene un UAV que está tomando imágenes o vídeos, serían totalmente compatibles y no habría problema en que pueda utilizarlos otro país para evaluar una zona. Dentro de MAJIC hay cuatro grandes componentes: sensores (UAV, AWACS o sistemas en tierra), bases de datos, planificadores CCIRM y las estaciones de evaluación. Nosotros somos la parte española dentro de todo el programa.

¿Qué previsiones de crecimiento tiene GMV a medio plazo?

En 2012 hemos crecido en torno al 5% y las previsiones para 2013 se aproximan igualmente a esa cifra. En el pasado, hemos tenido crecimientos de dos dígitos, pero eso en estos momentos no es sencillo. Nos encontramos además en proceso de expansión internacional, con intención de abrir filiales en nuevos países.

Dará soporte de ingeniería en el tren de aterrizaje del A400M

Altran España participa en el proyecto de Landing Gear de Airbus Military



EADS Airbus Military

BARAJAS

La compañía de innovación y consultoría de ingeniería de alta tecnología Altran España, a través de su División de Aeronáutica, Espacio y Defensa, participa en el proyecto Landing Gear de Airbus Military, dando soporte de ingeniería en el tren de aterrizaje del A400M. Dicho soporte cubre tanto la parte de sistemas como la de estructura en todo el ciclo de vida del mismo, participando en actividades de diseño, integración, validación y verificación, ensamblaje y actualmente en las actividades relacionadas con la entrada en servicio. Altran participa de forma muy activa en el proyecto desde 2004 y sus servicios se centran en la prestación de soporte en las actividades de diseño, integración e instalación de sistemas; seguimiento de suministradores; wheel & tire failure; calificación

y ensayos de equipo y sistema (v&v); soporte a la línea de ensamblaje final y flight test center; soporte a actividades de parte estructural; configuración de equipos/sistemas, y ensayos en vuelo. La subdirección de Landing Gear se encuentra dentro de la dirección de Sistemas de avión, y en ella se da respuesta a cuestiones técnicas derivadas del desarrollo e integración del novedoso tren de aterrizaje del A400M, además de modificaciones y adaptaciones de productos existentes de la flota de L&M o de otra diferente que se pueda requerir. El principal objetivo de este servicio es el acompañamiento al cliente para cumplir con los diferentes hitos establecidos en el programa del A400M y de otros productos donde la subdirección de Landing Gear participa.

Iberia Express supera los cuatro millones de pasajeros con una puntualidad del 94,8%

La aerolínea de bajo coste de Iberia ha alcanzado los cuatro millones de pasajeros transportados y se sitúa como cuarta operadora del aeropuerto Madrid-Barajas desde su creación en marzo de 2012.

La compañía se consolida como una de las compañías más puntuales de Europa. "Un año y medio después de nuestra creación tenemos una operación muy eficiente con un índice de puntualidad medio cercano al 95%", destaca Fernando Candela, CEO de Iberia Express.

La compañía, que ha operado más de 32.000 vuelos desde su creación, cuenta con una flota de 14 Airbus A320 que este verano han cubierto 22 rutas, 15 destinos nacionales y siete internacionales. Esta temporada estival se han comenzado a operar las rutas Madrid-San Petersburgo y Madrid-Atenas que se suman a los destinos internacionales Copenhague, Dublín, Dusseldorf, Frankfurt y Riga. Además también se han puesto en marcha las conexiones punto a punto Palma-Vigo y Palma-Tenerife.

En palabras de Fernando Candela: "Hemos conseguido convertirnos en solo un año y medio de operaciones en una compañía con costes competitivos, con unos niveles de excelencia operativa líderes en Europa y cumpliendo con precisión nuestra misión de *feeder*". Para el responsable de Iberia Express "la actividad desarrollada en este periodo prueba que una compañía española puede operar de forma competitiva y contribuir a garantizar el futuro de Madrid como hub intercontinental".

Los A330 de Iberia ya han realizado más de 900 vuelos

Iberia ha realizado ya más de 900 vuelos con sus nuevos aviones A330, que se empezaron a incorporar a la flota el pasado mes de febrero, lo que equivale a más de 5.000 horas de vuelo.

Según la compañía, en este tiempo se han habilitado 110 pilotos para operar el A330, de los que 43 son comandantes y 67 son copilotos, para lo que han realizado más de 800 despegues y aterrizajes adicionales en vuelos de entrenamiento. En el caso de tripulantes de cabina de pasajeros, cerca de 1.670, de los que 211 son sobrecargos, han recibido ya la formación necesaria de seguridad y servicio al cliente para poder volar en el nuevo avión de la flota de Iberia.

Las rutas en las que han operado en estos primeros meses han sido las que unen Madrid con destinos como Boston, Chicago, Miami, Nueva York, Luan-da, Malabo, así como otros destinos más cortos en las primeras semanas de operación como Londres, París, Tel Aviv o Dakar. Los vuelos de entrenamiento específicos se han realizado en aeropuertos como Santiago de Compostela, Zaragoza o Sevilla.

Iberia cuenta ya con cuatro aviones A330 y recibirá otros cuatro más en los primeros meses de 2014, como parte del plan de renovación de la flota de largo radio. Los 16 A330 –ocho en firme y ocho opciones– corresponden al primer pedido de aviones que IAG hizo tras la fusión de Iberia y British Airways, y sustituyen a los A340-300 más antiguos y que

consumen un 15 por ciento más de combustible que los A330. Además, incorporan un nuevo producto de largo radio con nuevos servicios y asientos tanto en business como en turista, así como un sistema individual de entretenimiento para cada

pasajero y el equipamiento para disponer de Wi-Fi a bordo.

Además de las ocho opciones de A330, Iberia tiene opciones para adquirir hasta 44 aviones de largo radio más, 32 A350-900 y 12 B787-9 una vez la compañía logre una base competitiva de costes.



Iberia

PRIMERA AEROLÍNEA CON VUELOS DIRECTOS A ECUADOR

A partir del 26 de octubre, Iberia se convertirá en la primera compañía aérea en ofrecer vuelos directos y sin escalas entre Europa y Quito, tanto a la ida como al regreso. Gracias a la apertura del nuevo aeropuerto de Tababela, Iberia podrá operar la ruta Madrid-Quito-Madrid y lo hará con su avión más

grande, el Airbus A340-600, con capacidad para 342 pasajeros.

De los siete vuelos que Iberia realiza actualmente entre Madrid y Ecuador, tres pasarán a ser directos a Quito en ambos sentidos, y los otros cuatro seguirán operando la ruta Madrid-Quito-Guayaquil-Madrid.

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

TRANSPORTE DIRECTO
ALMACENAJE
SERVICIOS FIJOS
MANIPULADO CAMPAÑAS
ENVIOS A PORTES DEBIDOS

AcciónExprés

MENSAJEROS DESDE 1990

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



Participará en los motores Trent XWB 97k y Trent 1000 TEN

ITP firma un contrato para participar en dos nuevos motores de Rolls-Royce

Industria de Turbo Propulsores, SA (ITP) y Rolls-Royce Plc han firmado un contrato por el que ITP será responsable del suministro de las Turbinas de Baja Presión (TBP) de dos nuevos motores: el Trent XWB-97, para el Airbus A350-1000, y el Trent 1000-TEN, para todas las versiones del Boeing 787. Este contrato generará unas ventas de 4.000 millones de euros en los próximos 30 años.

Según ha declarado Ignacio Mataix, director general de ITP, "estos contratos son un paso importante en la consecución del plan estratégico de ITP, que incluye doblar las ventas de la compañía en el periodo 2011-2015, así como para continuar siendo suministrador de Rolls-Royce para las turbinas de baja presión de motores para aviones de doble pasillo".

En ambos casos, el contrato firmado por ITP es de participación como socio de riesgo y beneficio y por toda la vida de los programas, extendiendo así la misma a toda la familia de motores destinados a aviones de doble pasillo. Una vez los nuevos aviones entren en servicio, ITP estima tener una cuota de mercado en turbinas de baja presión en aviones de do-



ble pasillo cercana al 50% a nivel mundial. ITP será responsable del diseño, fabricación y montaje del módulo de Turbina de Baja Presión para los dos motores. La Turbina de Baja Presión es uno de los módulos fundamentales del motor en los grandes turbofanos actuales. La empresa española llevará a cabo el diseño completo de las turbinas, incluyendo todas las fases del mismo, desde el diseño conceptual a los de detalle y desarrollo utilizando la más avanzada tecnología con el objeto de producir las turbinas más respetuosas con el medio ambiente y eficientes.

GETAFE

La compañía fabricará todos los componentes clave de las turbinas en las instalaciones del Grupo ITP y se ocupará del montaje para suministrar el módulo completo montado a Rolls-Royce para su instalación en el motor.

Asidek, en MetalMadrid 2013

Asidek, del Grupo CT y Gold Partner de Autodesk en Iberia, participará como expositor de soluciones Autodesk y HP en la VI Feria Industrial de la Comunidad de Madrid, MetalMadrid, que se celebrará en el Pabellón 2, del recinto ferial de IFEMA, los días 23 y 24 de octubre. Ésta es la tercera participación de Asidek en MetalMadrid, un referente para la industria.

Esta feria es un evento centrado en el sector industrial que se celebra en la zona centro, en el que están reflejados todos los puntos de interés para este sector: maquinaria, subcontratación, suministros, ingenierías y materiales.

NUEVOS HORIZONTES

El Trent XWB-97, con un empuje de 97.000 libras, será el nuevo motor desarrollado por Rolls-Royce para propulsar en exclusiva el Airbus A350-1000, un avión con capacidad para 350 pasajeros, que cuenta con pedidos de más de 600 aparatos. Por su parte, el Trent 1000 TEN es un nuevo motor capaz de propulsar todas las versiones del Boeing 787 Dreamliner, un modelo de mayor tamaño y, por tanto, con mayores requisitos de potencia. En la actualidad Boeing cuenta con pedidos de más de 850 unidades del 787. El motor tendrá un empuje de 76.000 libras y se encuentra en la fase de diseño.

EDIFICIO NUEVO DE OFICINAS EN ALQUILER

Parque Empresarial La Carpetania en Getafe




Charmex

Greenbuilding

- 6.000 m² disponibles, en espacios a partir de 200 m².
- Edificio Ecosostenible con Pre-Certificación LEED GOLD. Alto rendimiento energético, respeto medioambiental, innovación y diseño.
- Acceso directo por la Autovía de Andalucía, A4, salida 13. Situada entre la M45 y la M-50.
- Parking privado en sótano con 150 plazas. Acceso directo desde las oficinas.
- Vigilancia 24 horas. Control de accesos.
- Zonas comunes ajardinadas.
- Oficinas Plug & Play : Climatización, iluminación por lámparas LED, red de teléfono/datos y toma de TV incluidos.
- Espacios diáfanos con iluminación natural y todos exteriores.
- Todas las fachadas son de cristal con aislamiento térmico.

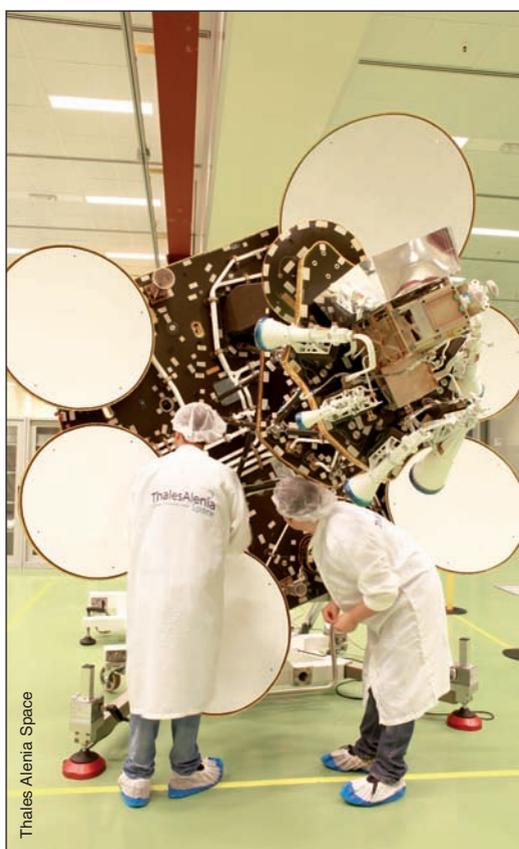
Oficinas ocupadas actualmente, por empresas del sector tecnológico: Ingenierías, sector de Comunicaciones y Audiovisual.

Edificio Charmex Green Building
 C/ Miguel Faraday, 20 · 28906 Getafe (Madrid) · Telef.: 619 711 039 / 607 606 836
www.charmexgreenbuilding.com · charmexgreenbuilding@gmail.com

TRES CANTOS

El nuevo ingenio de Spacecom aumentará la capacidad de las bandas Ku y Ka

En órbita el satélite Amos-4, con equipos de radiofrecuencia de Thales a bordo



Thales Alenia Space

El satélite de telecomunicaciones Amos-4, provisto con equipos de radiofrecuencia (RF) contruidos por Thales Alenia Space bajo contrato con la compañía Israel Aerospace Industries Ltd. (IAI), fue lanzado con éxito el 31 de agosto desde el cosmódromo de Baikonur, en Kazajstán. El rendimiento de la carga útil será verificada durante las pruebas en órbita (IOT), las cuales están previstas iniciarse a mediados de septiembre de 2013.

IAI construyó el satélite Amos-4 para Spacecom Ltd, el operador de servicios por satélite israelí. El Amos-4 aumentará la capacidad de las bandas Ku y Ka

del operador, lo que permitirá ampliar sus comunicaciones de alta calidad y los servicios de radiodifusión en los mercados israelíes e internacionales.

En total, el satélite pesa unas tres toneladas métricas en el lanzamiento, y ofrece una potencia de carga útil de más de 4 kW. El Amos-4 se colocará en una órbita geoestacionaria, en una posición orbital diferente a la de sus predecesores, los satélites Amos-1, 2 y 3. Estos tres satélites se encuentran ya colocados en órbita geoestacionaria a 4° Oeste, permitiendo a Spacecom Ltd. proporcionar servicios de comunicaciones para Oriente Medio, Europa

Central y Estados Unidos.

Variación de clientes

El Amos-4 se encuentra en la posición de 65° Este, permitiendo a Spacecom prestar sus servicios a una mayor variedad de clientes, ofreciendo una mayor calidad, y ampliando e incluyendo su presencia en Asia.

Después de los satélites Amos-1, Amos-2 y Amos-3, el lanzamiento del Amos-4 refleja la larga cooperación entre IAI y Thales Alenia Space, así como el papel de liderazgo de este último en el mercado de las telecomunicaciones por satélite.

La cita tuvo lugar el 29 de agosto en Tijuana

SENER participa en el Foro Internacional de Proveedores Aeroespaciales de Baja California

SENER participó por primera vez en el Foro Internacional de Proveedores Aeroespaciales organizado por el Clúster Aeroespacial de Baja California AC, que tuvo lugar el 29 de agosto en Tijuana (México). Se trata de la cuarta edición de este evento internacional, que se ha convertido en el principal encuentro Business to Business para la industria aeroespacial y de defensa del norte de México.

SENER, que es miembro del clúster desde diciembre del 2012, contó en esta ocasión con un stand propio y participó en la Mesa Redonda Aeroespacial, donde el comercial de Aeronáutica y Espacio de SENNER en México, Pablo Santos, debatió con representantes de instituciones como la Autoridad Aeronáutica Civil de México, multinacionales del sector y empresas locales. En este sentido, SENNER participa en el sector aeroespacial desde hace más de 45 años y es referente internacional tanto en aeronáutica y vehículos como en espacio y defensa. En México ha suscrito un convenio de colaboración con la Agencia Espacial Mexicana (AEM) para llevar a cabo actividades de cooperación en el sector espacial mexicano. SENNER es, además, accionista mayoritario del Grupo ITP que, a su vez, es propietario de ITR Turborre-



SENER

actores, empresa ubicada en Querétaro.

Capacidades en aeronáutica y espacio

En el Foro Aeroespacial, la división de SENNER en México, que cuenta con 350 profesionales mexicanos del área de la ingeniería y la construcción, presentó sus capacidades en aeronáutica y espacio en México. En el primer caso, SENNER puede desarrollar el diseño de sistemas aeronáuticos en el país, así como potenciar la capacidad local de fabricación de utillaje avanzado (tooling) y entregar líneas automáticas de fabricación tanto a fábricas aeronáuticas mexicanas como de EEUU. En Espacio, la empresa cuenta con la experiencia para facilitar el desarrollo del nuevo programa espacial del país.

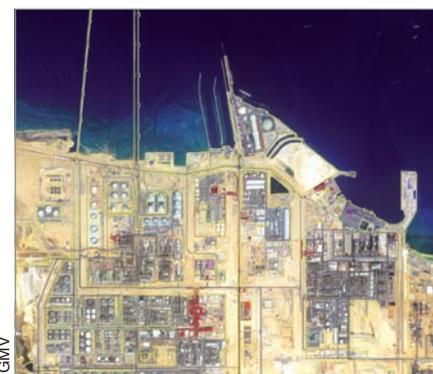
La empresa elaborará mapas detallados terrestres y marinos de uso de suelo

GMV, adjudicataria de un contrato de producción cartográfica para Abu Dhabi

GMV ha anunciado un contrato de producción cartográfica para el Emirato de Abu Dhabi. Como parte de un consorcio internacional, GMV ha conseguido un contrato de la Agencia Medioambiental de Abu Dhabi, cuyo objetivo es la elaboración de mapas detallados terrestres y marinos de uso de suelo, cobertura vegetal (LULC) y mapas de hábitat para la totalidad del Emirato. Abu Dhabi es el más extenso de los siete emiratos que componen los Emiratos Árabes Unidos (EAU), con un 80% del área total del país.

Dentro del proyecto, liderado por Proteus, GMV es la responsable de la parte terrestre, incluyendo la elaboración de mapas LULC y de hábitat, que constituirán el conjunto inicial de datos ecológicos sobre los que se desarrollarán las actividades de conservación medioambiental del Emirato de Abu Dhabi a lo largo de la próxima década.

El proyecto abarcará una superficie terrestre de 60.000 km² y 20.000 km² de costa, hasta una profundidad de 15 m. GMV entregará mapas con una precisión temática superior al 85%. Los mapas de uso de suelo tienen el objetivo de conocer mejor la tierra y contribuir a una gestión más inteligente de la misma, aumentando su ni-



GMV

vel de aprovechamiento y convirtiéndose en un elemento básico para la toma de decisiones políticas, medioambientales o de ingeniería.

Como tarea previa, GMV será responsable de la ortorectificación y corrección atmosférica de la totalidad de las imágenes, asegurando la eliminación de distorsiones en el terreno inducidas por los errores de geometría sistemáticos, debidos a la plataforma del sensor, junto con las distorsiones asociadas a la atmósfera. De esta forma, el resto de miembros del consorcio podrá realizar su trabajo partiendo de unas imágenes homogéneas y ortorectificadas, con altos niveles de exactitud.

La entidad se asocia con las ONG Castel Mauboussin y Acting for Life

La Fundación Eurocopter propicia la formación aeronáutica de discapacitados

Al colaborar con la asociación Castel Mauboussin, que ayuda a personas discapacitadas a seguir carreras profesionales en la industria aeronáutica, la Fundación Eurocopter apoya la formación de asistentes de vuelo para los helicópteros que prestan servicios de socorro sanitario. Se trata de una nueva profesión exigida ahora por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). La nueva regulación, que requiere la presencia de un asistente a bordo en todos los vuelos de socorro sanitario a partir de 2014, mejorará aún más los estándares de misión y la seguridad en vuelo, y propiciará la creación de unos 130 nuevos puestos de trabajo en Francia. Durante los próximos dos años, con el apoyo financiero de la Fundación Eurocopter, la asociación Castel Mauboussin impartirá formación a tres personas discapacitadas a partir de septiembre, empezando por una joven alumna. A través de su asociación con Acting for Life, la Funda-



ción ayudará a las comunidades más desfavorecidas en países en vías de desarrollo, comenzando con la puesta en marcha de un programa trienal de desarrollo en una comunidad de México, país en el que

Eurocopter está presente desde hace más de tres décadas. El proyecto, lanzado el pasado mes, tiene la tarea de mejorar las condiciones sanitarias y de nutrición locales, así como de impulsar el desarrollo económico en la Sierra Madre Oriental, una región montañosa azotada por la pobreza. En la asistencia a las familias se incluyen el acceso a formación, servicios de microfinanciación, parcelas de cultivo biológico y fuentes para recogida de agua limpia. El modelo se ampliará luego a otras zonas rurales de México.

Valores fundamentales

"Apoyar iniciativas que ayuden a comunidades y a gente en dificultades o al desarrollo de los jóvenes es algo que forma parte de los valores fundamentales de nuestra empresa, ya sea empleando los helicópteros directamente para ayuda humanitaria, ya sea prestando apoyo a organizaciones

que se distinguen por su trabajo diario sobre el terreno", dijo el presidente de Eurocopter, Guillaume Faury. "Estas dos colaboraciones llevan nuestro compromiso con la sociedad a una nueva dimensión y representan las primeras de las muchas iniciativas que nuestra Fundación apoyará en el futuro".

La Fundación Eurocopter, creada en 2012, es una entidad jurídicamente independiente, apolítica y sin ánimo de lucro que agrupa las iniciativas humanitarias lanzadas por el grupo en todo el mundo. El campo de actividades abarca intervenciones de emergencia, ayuda a países en vías de desarrollo, acciones en favor de personas en dificultades a causa de discapacidades, enfermedad, pobreza o que se encuentran en situaciones extremadamente difíciles, aparte de asistencia a jóvenes desfavorecidos por medio de la transmisión de conocimientos técnicos de aeronáutica.

Unas 5.000 personas han participado en la campaña a favor de UNICEF, apoyada por Iberia Express

'Vuelos Solidarios' consigue que 3.450 niños afectados por el conflicto sirio tengan acceso a agua potable

Iberia Express ha logrado, apoyando la campaña 'Agua urgente para los niños sirios' a favor de UNICEF, los fondos suficientes para que 3.450 niños afectados por el conflicto en Siria puedan disponer durante un mes de agua potable. Esto ha sido posible gracias a la participación de más de 5.000 personas en el concurso 'Vuelos Solidarios', organizado por la aerolínea entre los cerca de 50.000 seguidores que tiene en Facebook. Además, como recompensa por su solidaridad, Iberia Express ha querido premiar a los participantes sorteando 25 vuelos a cualquiera de los destinos en los que opera la aerolínea.

El agua potable y un saneamiento adecuado resultan fundamentales para garantizar salud y bienestar a las miles de familias que actualmente, debido al conflicto, han sido desplazadas y viven en campos de refugiados masificados.

Esta cifra conseguida supera el objetivo inicial marcado en la campaña, que consistía en obte-

ner en dos semanas los fondos suficientes para poder ayudar a 3.300 niños.

Tanto Iberia Express como UNICEF quieren agradecer a todos los que han participado en la campaña su implicación, ya que sin ellos no habría sido posible apoyar a estos niños en riesgo, víctimas de una situación desesperada y que se está deteriorando rápidamente por la falta de alimentos, agua potable y otros productos básicos. Iberia Express, dentro de su compromiso con la RSC, colabora de nuevo con UNICEF Comité Español para apoyar la emergencia en Siria, una de las crisis actuales más graves en el mundo que está poniendo en riesgo la vida de 4 millones de niños sirios. Desde el inicio del conflicto, UNICEF está trabajando en Siria y en los países vecinos donde se encuentran miles de refugiados para responder a las necesidades más urgentes de las víctimas: acceso a agua potable, servicios sanitarios y protección a la infancia más vulnerable.

MEDICINAS PARA ÁFRICA

Iberia Express ha colaborado con Aviación Sin Fronteras en el envío de 40 kilogramos de medicinas a Kenia, dentro del proyecto 'Mensajería Médica', poniendo a disposición de la ONG un vuelo el 20 de agosto que cubrió la primera parte del trayecto, entre Palma de Mallorca y Madrid.

'Mensajería Médica' es un proyecto realizado por voluntarios que se ocupan de garantizar entregas de material sanitario a cualquier lugar del mundo, asegurando que la carga sea trasladada sin problemas y llegue en mano a sus beneficiarios directos. La ONG destinataria del envío es Jambo Volunteers, que gracias a esta ayuda podrá seguir desarrollando su labor en Kenia, iniciada en 2009.

Globalia es patrocinadora preferente de la candidatura olímpica

Air Europa pone un Airbus a disposición de Madrid 2020



La compañía aérea del Grupo Globalia trasladó a Buenos Aires a una nutrida representación del olimpismo español en un vuelo especial que despegó desde Madrid.

El avión, un Airbus 330-200 pintado con los colores de Madrid 2020, ha sido cedido a la candidatura olímpica por Air Europa, que es patrocinador preferente de este proyecto.

A bordo de la aeronave viajaron deportistas y responsables de federaciones, alcaldes de localidades olímpicas, periodistas y representantes políticos, entre ellos los ministros de Educación, Cultura y Deporte, José Ignacio Wert, y de

Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria.

La totalidad de las plazas del avión recibieron un servicio de catering propio de la clase business y diseñado especialmente para la ocasión. Asimismo, las servilletas, cabezales, fundas de almohada, etcétera, llevan bordado el anagrama de Madrid 2020 junto al de Air Europa.

El presidente de la compañía, Juan José Hidalgo, acudió a despedir a la delegación española a pie de avión, para desearle suerte y brindar para que el sueño de celebrar en Madrid los Juegos Olímpicos de 2020 se convierta en realidad.



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

F-5 el luchador de la libertad



La historia del F-5 Freedom Fighter nace en los años 50. El gobierno de los Estados Unidos, en plena Guerra Fría contra la Unión Soviética y los integrantes del Pacto de Varsovia, buscaba un caza a reacción de bajo coste y mantenimiento, especialmente pensado para cubrir las necesidades de la Armada que necesitaba de un reactor de ataque que pudiese operar desde sus portaviones de escolta, más pequeños que los convencionales. Bajo la designación N-156 y fabricado por Northrop Corporation, comenzaron a desarrollarse dos variantes del modelo: un caza monoplaza, el N-156F, y un avión biplaza de entrenamiento, el T-38 Talon. La Fuerza Aérea estadounidense eligió finalmente este último para reemplazar al entrenador T-33 Shooting Star. Éste realizó su primer vuelo en 1959 y fue introducido en 1961, construyéndose más de 1.100 unidades.

La variante de caza voló por primera vez dos meses después que su hermano dedicado a tareas de entrenamiento. Sin embargo, el interés por ésta decayó. No fue hasta el año 1962, ya con Kennedy en la presidencia norteamericana, cuando el N-156F fue elegido en la competición F-X como caza de exportación de bajo coste, denominándose desde entonces F-5 y entrando en producción ese mismo año.

Modernizar el Ejército del Aire

En 1964 el Gobierno de España decidía adquirir el F-5 para modernizar el Ejército del Aire, reemplazando a diferentes modelos, como los ya anticuados F-86 Sabre.

Las versiones elegidas serían la F-5A, primera variante de producción del caza monoplaza, y la F-5B, biplaza. Los primeros ejemplares fueron fabricados por Northrop pero CASA fue la encargada de fabricar la mayoría bajo licencia.

A comienzos de enero de 1970, los primeros F-5B pasan al 202 Escuadrón de la base de Morón con objeto de familiarizar a los pilotos ante la futura llegada de los F-5A. Sin embargo, al disolverse los escuadrones 202 y 204 los aviones fueron asignados al Ala 23, en Talavera la Real, en Badajoz, empleándose por primera vez en el 50º Curso de Reactores en septiembre de 1971. La entonces denominada Escuela de Reactores pasó a denominarse en marzo de 1987 Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque, misión que los F-5 siguen cumpliendo en la actualidad como entrenadores avanzados y de tiro. Además, tienen una misión secundaria de apoyo aéreo cercano. La implementación del Freedom Fighter en la Escuela de Talavera supuso una buena plataforma para que los pilotos pasasen a pilotar los complejos cazas de nueva generación.

Entre sus destinos en la península, los F-5 han dotado el Ala 21, en la Base Aérea de Morón de la Frontera, formando un escuadrón de cooperación aeroterrestre y otro de reconocimiento fotográfico, que fue creado con 18 aparatos transformados por CASA a la versión de reconocimiento en los años 70, mediante la instalación de cámaras KS-92 en la parte frontal del aparato. Además, entre 1976 y 1981 uno de los escuadrones fue destacado a

DESIGNACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE:	A-9, R-9
MISIÓN:	Caza, Ataque táctico, Reconocimiento Fotográfico
PRIMER VUELO:	30 de julio de 1959
ENTRADA EN SERVICIO EN ESPAÑA:	1970
FABRICANTE:	Construcciones Aeronáuticas, SA, con licencia de Northrop Corp
DIMENSIONES:	<ul style="list-style-type: none"> Longitud: 14,38 metros Envergadura: 8,10 metros Altura: 4,01 metros
PESO:	<ul style="list-style-type: none"> Vacío: 3.667 kg Máximo al despegue: 9.720 kg
VELOCIDAD:	<ul style="list-style-type: none"> Máxima: 1.485 km/h (Mach 1,4)
AUTONOMÍA:	<ul style="list-style-type: none"> Distancia: 592 km. con carga máxima; 2.250 km en misión de traslado
MOTORES:	2 general electric j85-ge-13
EMPUJE:	1.383 kg. y 1850 kg. con postcombustión
TECHO MÁXIMO:	15.250 m.
REABASTECIMIENTO EN VUELO:	No
ARMAMENTO:	<ul style="list-style-type: none"> 2 cañones de 20 mm 5 soportes con 1.680 kg. de carga

la Base Aérea de Gando y estuvo integrado en el Ala Mixta 46, en la que constituyó su Escuadrón 414.

Problemas estructurales

Sin embargo, problemas en la estructura y los materiales empleados en su construcción, además de algunos accidentes mortales (en los primeros meses de 1989 hubo tres, lo que obligó a la suspensión temporal de vuelos de todos los F-5 españoles) sugirieron una retirada temprana de los F-5. Así, los F-5A fueron retirados y los F-5B han sido modernizados en varias ocasiones.

En 1988 se les instaló un ILS VIR-31A VOR, una radio AN/ARC-164 UHF, y un IFF AN/APX-101 IFF, y posteriormente Bristol Canadá se encargó de las mejoras estructurales. En 2002 IAI, con EADS CASA como subcontratista principal, modernizó 17 de los 18 aparatos que quedaban en servicio, implementando aviónica avanzada, un procesador de misión, pantallas multifunción, GPS, un nuevo sistema de navegación inercial, radio-altímetro, sistemas de control en palancas y mandos de gases (HOTAS) y un radar virtual para el entrenamiento y sistemas de grabación en video y planteamiento de misiones. Además, EADS CASA realizó una nueva mejora estructural por la que se sustituyeron los largueros inferiores y superiores del fuselaje delantero. Esta nueva versión del avión se denomina F-5M. Asimismo, en la actualidad los F-5 están siendo actualizados por fases, un proceso que durará hasta 2016 y que permitirá alargar su vida operativa hasta 2024.



SEPTIEMBRE**AIR EXPO ZELL AM SEE**

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

AEROMART SUMMIT TIANJIN

Fecha: del 5 al 7 de septiembre.
Lugar: Tianjin, China.
Web: www.bciaerospace.com/tianjin/

AIR EXPO PERÚ

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

SAE 2013 AEROTECH CONGRESS EXHIBITION

Fecha: del 24 al 26 de septiembre.
Lugar: Montreal, Canadá.
Web: www.sae.org/events/atc/

HELITECH DUXFORD

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

AEROSPACE CASABLANCA

Fecha: del 30 de septiembre al 2 de octubre.
Lugar: Casablanca, Marruecos.
Web: www.bciaerospace.com/casablanca/

OCTUBRE**AIRCRAFT INTERIORS EXPO SEATTLE**

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

MRO EXPO CHINA 2013 XIAMEN

Fecha: del 16 al 18 de octubre.
Lugar: Xiamen, China.
Web: www.chinaexhibition.com

CHINA INTERNATIONAL AIRCRAFT INTERIOR EXPO & DESIGN XIAN

Fecha: del 17 al 19 de octubre.
Lugar: Xian, China.
Web: www.gracefair.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

AEROSPACE AND DEFENSE 2013 TORINO

Fecha: 23 y 24 de octubre.
Lugar: Turín, Italia.
Web: www.bciaerospace.com/turin/

SEUL ADEX 2013 KOREA

Fecha: del 29 de octubre al 3 de noviembre.
Lugar: Seul, Corea.
Web: www.seouladex.com/

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

EDM 2013 BORDEAUX

Fecha: 13 y 14 de noviembre.
Lugar: Burdeos, Francia.
Web: en.edm-bordeaux.com

DUBAI AIRSHOW

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

AEROSPACE MEETINGS LISBOA

Fecha: del 25 al 28 de noviembre.
Lugar: Lisboa, Portugal.
Web: www.bciaerospace.com



AGENDA

DICIEMBRE**FORUM AEROSPACE INNOVATION 2013 MONTREAL**

Fecha: del 2 al 4 de diciembre.
Lugar: Montreal, Canadá.
Web: www.aeromontreal.ca

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

2014**ENERO****AEROSPACE 2014 SAN JOSÉ**

Fecha: del 27 al 31 de enero.
Lugar: San José, Costa Rica.
Web: www.bciaerospace.com

FEBRERO**MRO MIDDLE EAST DUBAI**

Fecha: 5 y 6 de febrero.
Lugar: Dubai, EAU.
Web: www.aviationweek.com/conferences

AEROCON ANAHEIM

Fecha: del 11 y 13 de febrero.
Lugar: Anaheim, EEUU.
Web: www.aeroconshows.com

AIRCRAFT MAINTENANCE & CIS MUSCU

Fecha: 25 y 26 de febrero.
Lugar: Moscú, Rusia.
Web: www.events.ato.ru

MARZO**AEROSPACE DEFENSE SUPPLIER SUMMIT SEATTLE 2014**

Fecha: del 11 al 13 de marzo.
Lugar: Seattle, Estados Unidos.
Web: www.bciaerospace.com/seattle/



EMPRENDEDOR,
**¿Quieres
12.000 euros?**



Premios Getafe Empresarial

Presentación de candidaturas
hasta el 30 de septiembre

Un premio en categoría nacional dotado con 12.000 euros
Tres premios en categoría local de 3.000 euros

Comunicación Ayuntamiento de Getafe. Agosto 2013



AYUNTAMIENTO DE
GETAFE

GISA
GETAFE INICIATIVAS

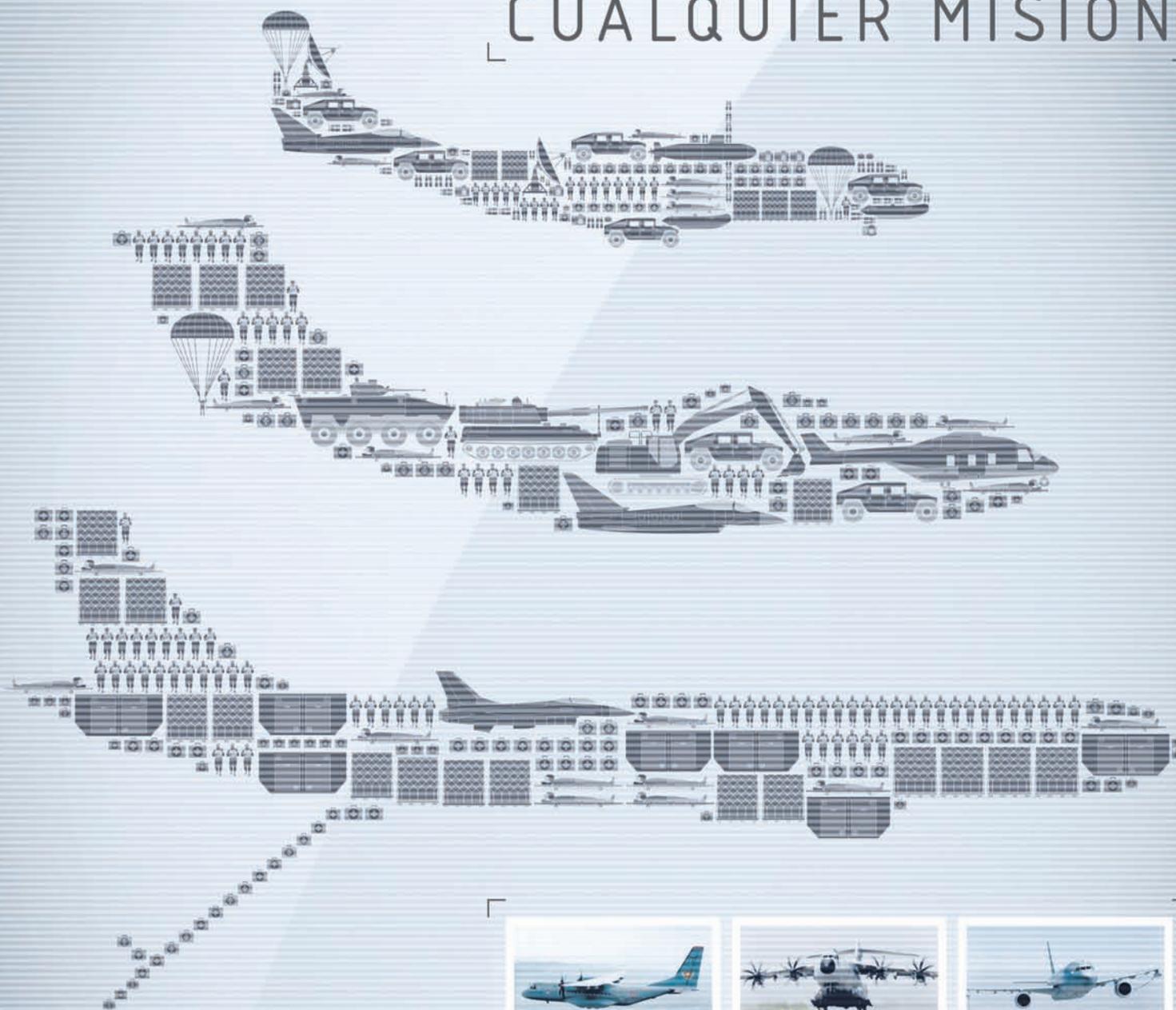
www.getafe.es - www.getafeiniciativas.es - gisa@getafeiniciativas.es

MÁS INFORMACIÓN

Getafe Iniciativas GISA

Tel. 91 665 36 20

TU SOCIO DE CONFIANZA, EN CUALQUIER MISIÓN



Airbus Military produce una familia completa de aviones de transporte y misión con cargas útiles de entre 3 y 45 toneladas. Más de 600 aviones, en distintas versiones, prestan servicio en las misiones más diversas y complejas. Los C295 y CN235 se ganan día a día la confianza de los operadores gracias a su rendimiento en las condiciones más duras; ya sea en operaciones en pistas no pavimentadas; en territorios hostiles, o en la vigilancia y control de amplias zonas sobre tierra y mar. Para operaciones estratégicas, ofrecemos los aviones cisterna y de transporte más avanzados del mundo: el A330 MRTT y el A400M. Todo con el respaldo de una excelente red de soporte al cliente que asegura la mayor disponibilidad operativa. Cualquiera que sea la misión, Airbus Military es tu socio de confianza.

 **AIRBUS MILITARY**

airbusmilitary.com