



EMBARCAMOS CON...

Pablo Olmeda y Juan Luis Burgué, presidente y gerente de ALA



Los principales responsables de la Asociación de Líneas Aéreas, organización constituida por la inmensa mayoría de las compañías aéreas regulares que operan en España tanto nacionales como internacionales, repasan temas de actualidad del transporte aéreo como tasas aeroportuarias, nuevos decretos y otras cuestiones. [página 08](#)

FORMACIÓN Y EMPLEO

Indra entrega a Beijing Capital Airlines dos iCat para el A320

Indra entrega a Beijing Capital Airlines las dos primeras unidades del iCAT, un nuevo sistema de entrenamiento para pilotos del Airbus A320. Los sistemas se instalarán en los centros de formación en Beijing y en la isla de Hainan. Se trata de un nuevo sistema que complementa a los simuladores y ofrece una gran capacidad de entrenamiento a un coste muy reducido. [página 07](#)

PLAN DE VUELO

Se abre el concurso para la privatización de Aena

La empresa pública Enaire, propietaria de las acciones de Aena, ha publicado el concurso público invitando a los candidatos interesados a participar en la adquisición conjunta de hasta el 21% del capital social de Aena. [página 04](#)



PRIMER VUELO FUERA DE VISTA DE UN UAV EN ESPAÑA

El Centro de Vuelos Experimentales ATLAS acogió el 20 de agosto el primer vuelo fuera de vista que se realiza en España con una aeronave no tripulada. Se trata del primer vuelo de este tipo tras la entrada en vigor de la nueva normativa reguladora del uso de sistemas aéreos y aviones no tripulados (UAS/RPAS), aprobada a princi-

prios del mes de julio por el Ministerio de Fomento. El vuelo, autorizado y aprobado por la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), fue operado con éxito por pilotos especializados del CATEC. La aeronave recorrió una distancia de 18 kilómetros a una altitud de 3.300 pies. [página 06](#)

ESCALA EN BARAJAS

Ethiopian Airlines estrena operaciones en España

Ethiopian Airlines inició el 2 de septiembre operaciones en España con la llegada de su primer vuelo, procedente de Addis Abeba, al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La aerolínea ha programado tres frecuencias semanales (martes, viernes y domingos). [página 12](#)





25
Años
Years

Veinticinco años construyendo el presente
y el futuro del sector aeronáutico
dentro y fuera de nuestras fronteras

Visión de futuro

Trenes de aterrizaje

Sist. hidráulicos

Sist. electromecánicos

Sist. neumáticos

Servicios

I+D

- 25 años de experiencia en el desarrollo, fabricación y calificación de equipos fluido-mecánicos.
- 25 años ampliando nuestras fronteras, desarrollando oportunidades y creando valor para nuestros clientes.
- 25 años de crecimiento ligado al uso de nuevas tecnologías, la innovación y el esfuerzo.
- 25 años incrementando la innovación y la capacidad de nuestros productos.
- 25 años trabajando para superarnos.



sumario

4 **plan de vuelo**

emprendemos **vuelo 6**

7 **Formación y Empleo**

embarcamos **con... 8**

escala **en... 12**

13 **fuera de pista**

agenda **14**

La temporada alta se despide con buenas cifras

Con la llegada del mes de septiembre decimos adiós a la temporada alta en los aeropuertos españoles. Ya han empezado a hacer públicas las primeras cifras de los meses estivales y como siempre, son las mejores de todo el año. El balance de AENA del mes estrella de las vacaciones refleja que por el Aeropuerto Barcelona El Prat pasaron en agosto 4.243.968 usuarios, lo que supone la cifra mensual más alta de la historia del aeropuerto y un incremento del 8,6% con respecto al mismo periodo del año anterior. Por su parte, el Adolfo Suárez Madrid-Barajas alcanzó los 3.990.993 pasajeros, lo que supone una subida del 5% con respecto al mismo mes de 2013.

En tercer lugar se mantiene el Aeropuerto de Palma de Mallorca, uno de los destinos más concurridos del verano. Incrementó el tráfico un 5,5% con 3.742.797 pasajeros, lo que indica que obtuvo el mejor agosto de toda su historia. Además, aeropuertos como Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol también han conseguido cifras récord durante estos meses. En conjunto, los aeropuertos de la red de Aena registran, por décimo mes consecutivo, un incremento de pasajeros y alcanzan la cifra de 22.914.092 viajeros, lo que representa un 6,2% más que en agosto de 2013. De estos 22,9 millones, 16,6 fueron pasajeros internacionales, lo que supone un aumento del 6,5%.

editorial

en cabina

Nuestra continua apuesta tecnológica nos sitúa entre los primeros en mantenimiento aeronáutico

El área de Mantenimiento de Iberia tiene a sus espaldas más de 86 años de experiencia. Desde la misma fundación de la compañía en 1927, hemos efectuado en propio las labores de mantenimiento de nuestros aviones y hoy día, también realizamos el mantenimiento a más de un centenar de clientes, que suponen casi la mitad de nuestra actividad.

A lo largo de todos estos años, Iberia Mantenimiento se ha ganado el prestigio de nuestros clientes por todo el mundo, no sólo por el exhaustivo control de calidad que efectuamos en los trabajos que se realizan, sino también por estar siempre a la vanguardia tecnológica.

En este sentido, somos una de las pocas empresas en el mundo que cuentan con un procedimiento puntero para la reparación de álabes de compresor lo que nos permite que se reparen cerca de 40.000 álabes al año. Asimismo, recientemente hemos sido certificados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para el mantenimiento de motores V2500, lo que afianza a nuestro taller de motores como uno de los centros reparadores tecnológicos más importantes de Europa.

Además, también contamos con un avanzado sistema de pintura que consigue que el avión sea más ligero, consuma menos combustible y, por consiguiente, emita menos CO2. Pero nuestra apuesta tecnológica aún va más allá. Tras el acuerdo alcanzado con Airbus Defensa y Espacio, nuestros equipos de mantenimiento e ingeniería están llevando a cabo la transformación de aeronaves para que puedan abastecer a otros aviones de combustible en pleno vuelo y para que a su vez puedan ser recargados, una labor que conlleva la modificación de hasta 5.500 partes de sistemas de cada avión.

Este tipo de trabajos se enmarca dentro de la estrategia que tenemos para diversificar nuestra área de negocio de mantenimiento e incluir productos con valor añadido, y una mayor complejidad tecnológica.

"Iberia Mantenimiento se ha ganado el prestigio de nuestros clientes por todo el mundo"



José Luis Quirós, director de la dirección técnica de Iberia



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

staff

.com

www.periodicoaire.com.
 Todos los contenidos y ediciones anteriores en versión on-line. No dudes en visitarla.

Enrique Ossorio visita las instalaciones de la NASA en Robledo de Chavela

El consejero de Economía y Hacienda, Enrique Ossorio, visitó las instalaciones de la NASA en Robledo de Chavela. En su visita destacó que la Comunidad de Madrid es el referente nacional en la industria aeroespacial, ya que aglutina más de la mitad del negocio y del empleo de este sector.

En la estación de Robledo de Chavela trabajan cerca de 100 empleados en 29 edificios, repartidos en una superficie de cincuenta hectáreas. La estación cuenta con seis antenas, la mayor de las cuales tiene 70 metros de diámetro. Desde ellas, las órdenes de la Tierra tardan hasta catorce horas en llegar, viajando a la velocidad de la luz. Una de las antenas, la más antigua, se utiliza desde hace un tiempo para proyectos docentes, dentro del llamado programa partner (Proyecto Académico Radiotelescopio NASA en Robledo de Chavela).

Las instalaciones madrileñas tuvieron un notable protagonismo durante la hazaña que puso a los astronautas Neil Armstrong y Buzz Aldrin en la Luna. El momento crucial de la participación

española se produjo tras un largo silencio en las comunicaciones con el Apolo 11 debido al paso de la nave espacial por la cara oculta de la Luna. Tras salir de la zona de sombra, la estación de Fresnedillas fue la primera en captar la señal del Apolo, lo que se tradujo en el siguiente mensaje tranquilizador desde la NASA: "Aquí Houston, Madrid acaba de recoger la primera señal del Apolo 11 tras salir de la cara oculta de la Luna". La historia de estos 50 años está plagada de hitos como el de las Pioneer 10 y 11, dos sondas ligeras que cruzaron el Cinturón de Asteroides entre Marte y Júpiter, y se acercaron a Júpiter y a Saturno. Actualmente, desde estas instalaciones se realiza seguimiento de las misiones llevadas a cabo en Marte para encontrar agua, como la Odyssey (2001), la Opportunity y la Spirit (2003), la MRO (2005), la Phoenix (2008), la MSL (2011) o la Maven (2013). Ahora mismo se trabaja en futuros lanzamientos, como el de la misión ExoMars, en 2016 y 2018, o la Mars Sample Return, prevista para 2020.

nombramientos

JESÚS ESPINOSA

Nuevo director de Operaciones en Alestis



Alestis

Es Ingeniero Aeronáutico y MBA en Alta Dirección. Deja sus cargos como director de Ingeniería de Producción y Desarrollo Industrial en Airbus D&S y San Pablo Site Manager. Previamente, fue director de la FAL de San Pablo (Sevilla). Anteriormente, desempeñó puestos de responsabilidad en Ingeniería, Planificación, Producción y Montaje. Además, es miembro del Consejo Social de la Universidad de Sevilla, coordinador a nivel Andalucía con las universidades y miembro de la Cátedra Airbus de Estudios Aeronáuticos en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Sevilla.

RIADH CAMMOUN

Vicepresidente de Asuntos Públicos y Regulatorios de Thales Alenia Space



Thales Alenia Space

Es Graduado en Ingeniería Civil y con un Máster en Robótica. Comenzó su carrera como ingeniero de I+D en la compañía Cybernetix. En 1992 fue jefe de proyectos I+D de robótica en la Comisión Francesa de la Energía Atómica y Alternativa (CEA) y posteriormente, en 2002, fue director del Instituto LIST de la CEA. Previamente fue vicepresidente de Competitividad del grupo Systematic en París, y formó parte de los consejos de administración de la Fundación de Investigación de Aeronáutica y del Espacio, de la fundación del Grupo Airbus y de la Escuela Normal Superior de Cachan. Por último, fue director adjunto del Gabinete de Geneviève Fioraso, ministra francesa de Enseñanza Superior e Investigación..



Nuevo Clase V.

Tan grande como la vida.

Descubre una nueva dimensión de la versatilidad: con una configuración de asientos variable de hasta ocho plazas, el nuevo Clase V está preparado para el ritmo familiar y

gracias a su exclusivo diseño interior, también para las altas exigencias del mundo ejecutivo. Descubre más sobre tu nuevo compañero en www.mercedes-benz.es/nuevo-v

Clase V 200 CDI Largo

Entrada: 10.626,47 €

Cuota Final: 19.666,82 €**

TIN 4,75% TAE 6,18%

365 €*

al mes en 36 cuotas

Acuerdo de Servicio Excellent 32 €⁽¹⁾

36 meses/45.000 km finales

Una marca Daimler



alternative



Mercedes-Benz
The best or nothing.

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

Consumo de combustible (l/100 km): ciudad: 7,7 - 6,3 / carretera: 5,6 - 5,0 / mixto: 6,1 - 5,7; emisiones de CO2 (combinado): 159 - 149 g/km. Las cifras no se basan en las específicas emisiones o consumo de combustible de un solo vehículo, no formando parte de ninguna oferta y se ofrecen únicamente con fines comparativos entre diferentes modelos de vehículos.* Ejemplo de Financiación para un Clase V 200 CDI Largo PVP 39.843,03 € (IVA, Impuesto de matriculación y transporte incluidos. Gastos de preentrega no incluidos.) con las facilidades del programa Alternative de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A., válida para solicitudes aprobadas hasta el 30/09/2014 con contratos activados y vehículos matriculados hasta el 30/11/2014. Importe a financiar 29.216,56 €. Por 365,00 € al mes en 36 cuotas y una cuota final de 19.666,82 €, entrada 10.626,47 €, TIN 4,75%, comisión de apertura 873,58 € (2,99%). TAE 6,18%. Precio total a plazos 44.306,86 €. ** 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. (1) Acuerdo de Servicio Excellent de Mercedes-Benz España S.A., que ofrece todos los mantenimientos necesarios según el plan prescrito por el fabricante, reparaciones necesarias por avería o fallos de producto y la sustitución de piezas de desgaste como pastillas, discos, embrague, etc, además del Servicio de Movilidad Europea con asistencia en carretera 24H. Importe presentado corresponde a una cuota fija mensual IVA incluido a pagar durante el período total contratado. Consulte condiciones del Plan PIVE 6. Limitación de opcionales por precio máximo (25.000 € y 30.000 € para familias numerosas y PMR, antes de impuestos sin IVA).

El tabaco híbrido de SkyNRG se utilizará para crear biocombustibles sostenibles para la aviación y no para fumar

Boeing se asocia con South African Airways para obtener combustible de una nueva planta de tabaco

Boeing, South African Airways y SkyNRG han anunciado que están colaborando en la creación de un biocombustible sostenible para la aviación a partir de una nueva planta de tabaco. Esta iniciativa permitirá desarrollar un combustible de aviación renovable que además apoye los objetivos de Sudáfrica en materia de salud pública y desarrollo económico y rural. SkyNRG está expandiendo la producción de la planta híbrida, denominada Solaris, como un cultivo energético que los agricultores pueden producir como alternativa al tabaco tradicional. Los ensayos de cultivo, que apenas contiene nicotina, ya han comenzado en Sudáfrica y se espera que las explotaciones produzcan biocombustible en los próximos años. Inicialmente, se producirá el combustible a partir del aceite obtenido de las semillas. En los próximos años, Boeing prevé que las tecnologías emergentes en Sudáfrica permitan aprovechar el resto de la planta. En octubre de 2013, Boeing y SAA decidieron colaborar para desarro-



Boeing

llar una cadena de suministro de biocombustible de aviación sostenible en Sudáfrica. Como parte de ese esfuerzo, trabajan con la Mesa Redonda de Biomateriales Sostenibles para conseguir que pequeños agricultores produzcan los cultivos bioenergéticos necesarios para la obtención de biocombustible, lo que aportará valor socioeconómico a las comunidades sin mermar la producción de alimentos, la calidad del agua o la planificación agraria.

breves

Concurso para la privatización de AENA

La empresa pública ENAIRE, propietaria de las acciones de Aena, publicó el pasado 27 de agosto el concurso público para la invitación de candidatos a participar en el procedimiento restringido para la enajenación de hasta un máximo del 21% del capital social de Aena, S.A. Este concurso contempla la invitación a inversores de referencia que dará lugar a la selección del núcleo estable de accionistas de referencia, independientes entre sí e independientes con la entidad pública empresarial ENAIRE, que adquirirán conjuntamente hasta el 21% de su capital social.

Omán comienza a gestionar su tráfico aéreo con sistemas de Indra

Indra ha completado la implantación de su sistema de gestión de tráfico aéreo en el centro de control de tránsito de Muscat, desde el que se gestiona todo el espacio aéreo de Omán. El nuevo sistema ya controla el espacio aéreo superior, respaldando los vuelos en ruta, y presta servicio de aproximación al aeropuerto internacional de Muscat y aproximación y torre al de Salalah.

Barajas registra en agosto cerca de 29.500 operaciones

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró en agosto un total de 29.458 operaciones de aeronaves, con un crecimiento del 2,7% con respecto al mismo mes del pasado año. Esta cifra sitúa al aeropuerto madrileño como el de mayor tráfico por número de operaciones de toda la red de Aena, una situación que se repite a lo largo de todo el año 2014.



Aeronáutica

De la ingeniería al mantenimiento
Experiencia y excelencia

Actemium es la marca de VINCI Energies dedicada 100% a la industria.

Con Actemium, Cegelec diseña, construye, mantiene y optimiza soluciones industriales para el sector aeronáutico.

Clientes como Airbus Operations, Airbus Defence&Space, Airbus Group, Airbus Helicopters, Aerolia Méaulte confían en Actemium.

Solutions & Services for Industry

www.actemium.com

www.cegelec.es



Es el primer vuelo de este tipo tras la entrada en vigor de la nueva normativa reguladora aprobada en julio por el Ministerio de Fomento

El centro Atlas acoge el primer vuelo fuera de vista que se realiza en España con una aeronave no tripulada

El Centro de Vuelos Experimentales ATLAS para ensayos y pruebas con sistemas y aviones no tripulados acogió el 20 de agosto el primer vuelo fuera de la línea de vista (denominado BVLOS por sus siglas en inglés, Beyond Visual Line of Sight) que se realiza en España con este tipo de aeronaves desde que entrara en vigor la nueva regulación sobre el uso de sistemas aéreos y aviones no tripulados (UAS/RPAS), aprobada por el Ministerio de Fomento a principios del pasado mes de julio.

Se trata del primer vuelo de tipo civil que realiza en territorio español una aeronave no tripulada fuera de la línea de vista de un piloto, autorizado y aprobado previamente por la AESA. La nueva regulación sobre el uso de aeronaves no tripuladas limita los vuelos civiles, en espacios aéreos no segregados, a vuelos del tipo VLOS (Visual Line of Sight), es decir, en los que las aeronaves sólo pueden alejarse hasta un máximo de 500 metros de distancia del piloto o centro de control y unos 400 pies de



altura sobre el suelo. En concreto, en el vuelo realizado en ATLAS, en Jaén, el avión no tripulado se alejó más de 8 Km. de las instalaciones del centro y recorrió una distancia aproximada de 18 Km. durante todo el ensayo, a una altitud de 3.300 pies sobre el nivel medio del mar. Toda la operación estuvo coordinada con el Centro de Con-

trol (ACC) de Sevilla, de la Dirección Regional de Navegación Aérea Sur de AENA.

Un gran paso para el sector

Esta experiencia supone un paso muy importante para posicionar al sector aeroespacial español como un referente en el campo de los aviones y sistemas no tripu-

lados abriendo nuevas oportunidades de negocio y mercado para las empresas de este sector. Asimismo, permite que se puedan ensayar con nuevas tecnologías relacionadas con este ámbito, como funcionalidades avanzadas de misión, aeronaves con grandes autonomías, alcance de sistemas de comunicaciones, etc.

El vuelo ha sido realizado por pilotos especializados del Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (CATEC) utilizando el avión Viewer, una aeronave con una envergadura de 4,8 metros, un peso máximo al despegue (MTOW) de 15 Kg. y una velocidad de crucero de 21 m/s (unos 70 Km./h o 40 nudos). Se trata de un avión eléctrico, con una autonomía de vuelo de aproximadamente 90 minutos, y capacidad para incluir una carga de pago de 2,5 Kg. Para el desarrollo de la prueba, el Viewer ha llevado incorporado un transpondedor para facilitar el seguimiento pertinente por parte del Centro de Control del tránsito aéreo.

La compañía fue certificada para reparar estos motores en el pasado mes de marzo

Iberia recibe la certificación de su banco de pruebas para el motor V2500

Iberia ha recibido la certificación de Pratt & Whitney para poder probar el modelo V2500 en su banco de pruebas de motores. Durante el proceso de certificación, que ha durado un mes, Iberia ha tenido que ajustar los equipos, adaptadores y programas informáticos de los que disponía en estas instalaciones; además de calibrar y comparar las medidas tomadas con las de un banco de pruebas certificado por el consorcio IAE, fabricante de este modelo de turbina. Iberia Mantenimiento realizará la primera prueba real de un motor IAE V2500 durante el mes de septiembre.

Iberia fue certificada para reparar los motores V2500 en marzo de 2014. Con la certificación de su banco de pruebas, la compañía aérea ya puede ofrecer servicios integrales de mantenimiento de este tipo de motor conforme a la regulación aeronáutica europea (EASA), la estadounidense (FAA) y la china (CAAC). La compañía aérea

es una de las siete empresas en todo el mundo que pueden revisar, mantener, reparar y probar el V2500. En la actualidad, existen 5.700 motores de este modelo en aviones de la familia Airbus A320 y los MD90, además de opciones de compra por otros 1.800 motores más a ejecutar hasta 2017. Las tareas de mantenimiento de los IAE V2500 se realizarán en el Taller y el banco de pruebas de Motores de Iberia situado cerca del aeropuerto de Madrid, que cuentan con una superficie de 52.560 m². Además de proporcionar servicios de mantenimiento al V2500, Iberia Mantenimiento cuenta con licencia para la reparación y revisión de los motores tipo RB211-535E4, RB211-535C37, CFM56-5A1/-5B/-5C4/-7x, CF34-3A1/-3B1, JT8D-217, RR Pegasus MK 150-42 y Pegasus 408. Con 600 empleados, el Taller de Motores de Iberia repara unos 200 motores al año y cuenta con una cartera de 100 clientes.

DRF Luftrettung recibe el primer aparato

Airbus Helicopters comienza las entregas del EC145T2

Airbus Helicopters entrega el primer EC145 T2 a la organización DRF Luftrettung. El benjamín de la familia BK117/EC145 obtuvo en la primavera de 2014 la homologación de la AESA y ahora está listo para una gran variedad de misiones. Ya se han registrado más de cien pedidos. La entrega del primer aparato a DRF Luftrettung – que recibirá 20 unidades – ha estado a cargo de Wolfgang Schoder, consejero delegado de Airbus Helicopters en Alemania.

El compacto tamaño y la cabina configurable de forma flexible, en combinación con las extraordinarias propiedades de vuelo – incluso bajo condiciones meteorológicas extremas –, abren la vía a múltiples posibilidades de empleo. Así, las principales organizaciones europeas de rescate aéreo han cursado pedidos por un total de 85 EC145 T2. Así mismo, un escuadrón aéreo de la Policía alemana y las Fuerzas Armadas de ese país tienen previsto adaptar 15 de estos helicópteros para operaciones de sus Fuerzas Especiales. El EC 145 T2 será empleado, además, en el transporte de personal a plataformas marinas e igualmente se han recibido pedidos en la versión corporativa de lujo para viajes de negocios. En el transcurso del



año se entregarán aún alrededor de 20 aparatos.

Su nivel sonoro hace del EC145 T2 el helicóptero más silencioso de su clase. Entre las mejoras aplicadas se encuentran los motores Turbomeca Arriel -2E, con un sistema de regulación electrónico de doble canal y plena autoridad (FADEC) y un rotor de cola Fenestron, una transmisión principal más potente y una novedosa transmisión del rotor de cola, así como, en cabina, la suite de aviónica digital Helionix con 4 ejes de piloto automático desarrollada por Airbus Helicopters. En caso de parada de un motor, las altas prestaciones de vuelo del EC145 T2 son cruciales para la seguridad, particularmente en misiones de rescate aéreo.

El nuevo sistema de entrenamiento complementa a los simuladores y ofrece una gran capacidad a un coste muy reducido

Indra entrega a Beijing Capital Airlines entrenadores de vuelo iCat para el A320

Indra ha completado el desarrollo del iCAT, un nuevo sistema de entrenamiento para pilotos del A320, y ha entregado las dos primeras unidades de esta solución a Beijing Capital Airlines. Estos sistemas se instalarán en los centros de formación con los que cuenta la aerolínea china en Beijing y en la isla de Hainan.

En 2012, Indra ya entregó a esta compañía dos simuladores completos de vuelo (FFS) del A320. Tras esas primeras entregas, la aerolínea solicitó a Indra el desarrollo de este nuevo entrenador de vuelo, un sistema que complementa a los simuladores y ofrece una gran capacidad de entrenamiento a un coste muy reducido.

La multinacional tecnológica y de consultoría ha incorporado en el iCAT el mismo software de simulación que utilizan los simuladores completos de vuelo. El entrenador ofrece gracias a ello un alto realismo y una fidelidad propia de un simulador nivel D, la máxima categoría posible para un simulador civil, a un coste muy competitivo. La principal diferencia de los iCAT respecto a los simuladores completos radica en que no están montados so-

bre una plataforma dotada de movimiento, utilizan pantallas planas en lugar de un sistema de proyección y los controles de la aeronave no son los reales, sino que se simulan sobre pantallas táctiles.

Como únicos sistemas físicos que incorporan los entrenadores figuran los mandos de vuelo y mandos de motor, la Unidad de Control de Vuelo (FCU) y la MCDU, el dispositivo de comunicaciones en el que el piloto introduce datos. Los iCAT reproducen cualquier fallo que pueda sufrir el avión y permiten completar el entrenamiento de todos los procedimientos normales y de emergencia que contempla el manual de vuelo del avión. Incorporan además una amplia base de datos de aeropuertos de todo el mundo y más concretamente de China, pudiendo entrenar aterrizajes y despegues en todos ellos en cualquier condición meteorológica, de día y de noche.

Por último, el iCAT ofrece la ventaja añadida de ser configurable. Esto supone que podrá adaptarse, introduciendo los cambios y modelos de vuelo convenientes, para reproducir el vuelo de otras aeronaves a medida que se vaya requiriendo.



Altran España renueva con Airbus Defence and Space el contrato de Project Management para sus simuladores en vuelo

La compañía líder global en innovación y consultoría de ingeniería avanzada, ha renovado con Airbus Defence and Space hasta diciembre de 2016 el contrato de colaboración en actividades de Project Management para los simuladores en vuelo de este último.

Esta colaboración permite a Altran dar soporte a los diferentes simuladores incluidos dentro de los programas que se desarrollan desde el área de MSTs Training

Devices & Simulators de la División Defence and Space de Airbus Group.

Para la compañía, la renovación supone la confirmación de la confianza depositada en Altran como Strategic Partner para este tipo de servicios desde hace más de cinco años, confianza que junto con los nuevos simuladores que Airbus Defence and Space tiene que gestionar, ha permitido que, día a día, el servicio haya crecido en tamaño y en responsabilidad.

Altran aporta su experiencia en el área de Customer Services y en el área de Simuladores apoyando a Airbus Defence and Space en la gestión del proyecto, en la dirección técnica y en la calificación de los contratos asociados a los simuladores y dispositivos de entrenamiento para aviones tales como el A400M, CN235, C295 y A330 MRTT.

Este contrato permitirá a Altran abordar junto con Airbus Defence and Space nue-

vos e interesantes proyectos en esta área debido al enorme potencial de crecimiento con nuevos simuladores en multitud de países.

Actualmente, la división de Aeronáutica, Espacio y Defensa de Altran España cuenta con cerca de 600 ingenieros de alta cualificación trabajando en las diferentes sedes que la compañía tiene en España. La división facturó el año pasado 41 millones de euros.

CTINGENIEROS

The CT Engineering group in Spain

Somos ingenieros dirigidos por ingenieros.

Disfrutamos proponiendo soluciones creativas a los retos tecnológicos que cada día nos plantea el mundo en que vivimos.

Estamos donde están nuestros clientes, allí donde nos necesiten

Trabajamos en un entorno de Integridad, Responsabilidad, Confianza, Estabilidad, Compromiso, Colaboración y Tolerancia al Fallo que hace que seamos la envidia de nuestros competidores y la empresa a la que los clientes quieren contratar.

<http://www.thectengineeringgroup.com>



De izquierda a derecha: Pablo Olmeda y Juan Luis Burgué, presidente y gerente de ALA, respectivamente.

PABLO OLMEDA,

Presidente de ALA

“Nos preocupa más la eficiencia de los eventuales gestores aeroportuarios que su titularidad”

JUAN LUIS BURGÚE,

Gerente de ALA

“Lo que nos interesa es la adecuación del coste de los servicios con su precio”

Pablo Olmeda, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), ingresó en la aerolínea Aviaco muy joven, desde donde pasó a la belga Sabena y más tarde, en 1966, a Air India, donde ostentaba la representación de la compañía en España, Portugal, norte de África y Sudamérica. Finalmente, en 1999 entró en ALA como delegado de Air Nostrum, llegando a ocupar años después la presidencia de la organización constituida por la inmensa mayoría de las compañías aéreas regulares que operan en España, tanto nacionales como internacionales,

y que representa a más del 70% del volumen de negocio que se produce en el mercado nacional.

Por su parte, Juan Luis Burgué, gerente de ALA, trabajó durante 38 años en Iberia, donde llegó a ser gerente en la última década de su vida laboral antes de su jubilación, época en la que fue vicepresidente de ALA en representación de Iberia, tras lo cual pasó a ser gerente de la organización una vez sin representar a una compañía, pero representando a todas. Además es presidente del Comité de aerolíneas Operadoras en los aeropuertos es-

pañoles (AOC España).

ALA ha sido un actor clave en el acuerdo con el gestor aeroportuario, Aena, para el período 2014 a 2018 sobre los precios de las prestaciones patrimoniales públicas y contención de las tasas aeroportuarias y de navegación, que el año pasado se incrementaron un 0,90% y este año han sido congeladas. Aún así, desde esta patronal reclaman a las administraciones estatal, autonómicas y municipales más soluciones para conseguir la sostenibilidad de las aerolíneas.

El transporte aéreo se ha visto afectado por la crisis económica en los últimos años. ¿Estamos en la senda de la recuperación?

Pablo Olmeda: Los datos sobre la actividad parece que van en esa dirección, si bien habrá que esperar qué resultados se derivan del crecimiento para las Cuentas de Resultados de las compañías aéreas y del resto de los intervinientes en el Transporte Aéreo, porque naturalmente la recuperación solo será un hecho si se refleja en ellas.

Juan Luis Burgué: Estamos en la senda de la recuperación pero eso no deja de ser una declaración de intenciones. La senda de la recuperación se camina día a día. Es cierto que hay que delimitar lo que es la senda de la recuperación en términos de incremento de pasajeros y de operaciones de vuelo, pero también hay que tener en cuenta la recuperación en términos de márgenes de la actividad. En este capítulo queda mucho por andar. Las compañías aéreas a nivel mundial están en una remuneración al capital que está por debajo del 2 y pico por ciento.

¿Están saneadas las empresas que intervienen en el proceso productivo del transporte aéreo?

P.O.: Las compañías que están en primera línea creo que deben estar al menos saneadas. Lo que necesitan es salir de la crisis. Los costes de las compañías siguen siendo muy altos. Aunque hayamos llegado a un acuerdo con Aena para contener la subida de las tasas en los próximos cuatro años, pensamos que el recorrido que les queda a las compañías para estar a un nivel como estaban años atrás es difícil.

J.L.B.: Los últimos años han supuesto un deterioro significativo de los Balances de Explotación de las empresas relacionadas, lo que las sitúa en un punto de partida muy débil. Hay que tener en cuenta que desde 2008 hasta 2013 la situación ha sido de una acusada pérdida de actividad.

Eso significa muchos aviones en el suelo, para ahorrar al menos los costes variables ante la baja demanda, especialmente la interna.

La realidad de las empresas está en el día a día, no dentro de veinte años. En definitiva, las compañías han sufrido mucho, su situación es débil, aunque sea cierto que las expectativas están mejorando.

¿Cuáles son las funciones de la Asociación de Líneas Aéreas?

J.L.B.: Es una patronal, por lo tanto defender los intereses de las compañías aéreas en sus procesos productivos ante, el gestor aeroportuario, cuya posición puede interpretarse como de monopolio natural, lo que implica cierta dificultad de interlocución.

Es cierto que desde que se creó la directiva comunitaria 2009/12/CE en la que se plantean los procesos de consulta para decidir sobre las tasas aeroportuarias ha habido una evolución significativa desde el



punto de vista de la interlocución. Hemos mejorado. El año pasado llegamos a un incremento final de tasas del 0,9 y este año hemos vuelto a llegar a un acuerdo para el 2015 con una congelación de las tasas. Esto implica que se está produciendo una interlocución, también por la aparición de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, que tiene un papel de supervisión del proceso de consulta, ha venido a facilitar la interlocución.

¿La administración pública está apoyando lo suficiente a las líneas aéreas españolas para mejorar el contexto empresarial?

P.O.: El transporte aéreo español tiene sentido tanto por las compañías nacionales como por las internacionales que intervienen en él; según esto, nuestra Asociación no entendería apoyos discriminatorios a unas compañías sobre otras. Lo que sí está claro es que hay mucho que hablar de las ayudas que se dan a las compañías aéreas con respecto a las que se dan al tren. El tren está subvencionado, las compañías aéreas no.

J.L.B.: Ni queremos que estén subvencionadas. Nuestro problema es el siguiente: ¿las subvenciones para quién? ¿Para unas compañías en lugar de para otras? No queremos subvenciones para nadie. Nosotros tenemos unos socios que vienen desde cualquier parte del mundo a España como consecuencia de que hay flujos de tráfico y de que los aeropuertos son, o no, competitivos. Por lo tanto, más que las subvenciones, lo que nos interesa es la adecuación del coste con el precio, y nada más. La bonificaciones, si están dirigidas, dan lugar a quiebras en los procesos de competencia.

¿Qué demandas concretas tienen ustedes frente a las administraciones estatal y autonómicas?

P.O.: La principal demanda que mantenemos con las administraciones nacionales e internacionales es la corresponsabilidad de todos los intervinientes en los proce-

dos productivos, porque el producto aéreo resulta de la concatenación de la gestión de la navegación, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y la gestión de las compañías aéreas, por lo que debe identificarse la responsabilidad de cada uno en el producto final, para actuar en consecuencia.

Recientemente Aena ha anunciado que congela las tasas aeroportuarias durante un período de un año. ¿Están convencidos de que esta medida incrementará la actividad en las infraestructuras españolas y que es suficiente?

P.O.: Teniendo en cuenta la situación por la que está pasando todo el mundo lo vemos difícil. Donde tú has incrementado unas tasas, como ha sido en los dos principales aeropuertos, Madrid y Barcelona, prácticamente en un 50% en los últimos dos años, es difícil, digamos, cubrir gastos con las tasas que tenemos ahora.

J.L.B.: La congelación de las tasas es el resultado de un proceso de consulta, iniciado en el mes de enero, que responde a normativas de la Unión Europea transpuestas a la ley española. No es pues una concesión, sino el fruto de una negociación entre el gestor aeroportuario y las compañías aéreas, que finalmente deberá ser aprobado por el Parlamento en los Presupuestos Generales del Estado para 2015. Sin duda propiciará la actividad del transporte aéreo, en la medida, eso sí, en que se recupere la economía internacional.

Es clave para el sector el pacto alcanzado para el período 2014 a 2018 sobre los precios de las prestaciones patrimoniales públicas y la rebaja de las tasas de navegación?

J.L.B.: Las compañías aéreas hemos entendido que sí, ya que el acuerdo despeja las incertidumbres durante ese periodo; de entre las que destacamos las consecuencias de una eventual privatización de AENA, y la gestión en régimen de Dual Till de los aeropuertos. Nosotros hemos llegado a un acuerdo de cinco años, y en él lo que he-

P.O.: “Hay mucho que hablar de las ayudas que se dan a las compañías aéreas con respecto a las que se dan al tren. El tren está subvencionado, las compañías aéreas no”

mos establecido son los precios máximos. Luego vemos que año a año discutimos en el proceso de consulta lo que podríamos llamar los precios mínimos aplicables. En el primer año hemos llegado al 0,9% de incremento sobre el IPC+5 que estaba originalmente planteado. ¿Estamos moderadamente satisfechos? Sí. ¿Podríamos haber llegado a más? Pues a lo mejor. En el segundo año hemos llegado a la congelación de las tasas. Yo me conformo con que durante el proceso quinquenal estemos en esos niveles, con una particularidad, que cuando estemos negociando, la sostenibilidad de los aeropuertos sea una referencia ineludible, para evitar que los acuerdos nos lleven a la ruina de unos o de otros.

P.O.: Indiscutiblemente el paso que dio ALA al llevar a Bruselas el tema de las tasas y que se aceptasen, en parte, nuestros argumentos, creo que ha llevado a la situación de colaboración y entendimiento que ha propiciado el Acuerdo quinquenal. **¿Qué otras medidas se podrían tomar para dar más ingresos a los aeropuertos españoles y más facilidades a las aerolíneas?**

P.O.: Nosotros entendemos que el incremento de los ingresos tiene su sentido en el ajuste de los costes de explotación y en el incremento de la actividad, siendo que ésta se consigue mediante la competitividad de nuestros aeropuertos con respecto a los de nuestro entorno europeo principalmente.

J.L.B.: La facilitación fundamental, que es además la principal misión del aeropuerto, va por una parte por el Cielo Único. Si como consecuencia del Cielo Único reducimos tiempos estamos reduciendo coste, porque si el 30% de nuestro coste es el combustible, reducir tiempos es ir directos a la reducción de costes. Luego está la facilitación en los aeropuertos. Si consigues que el engranaje funcione y que te dé lugar a que no tengas tiempos de espera mayores de los necesarios, efectivamente estás reduciendo costes porque el

avión puede salir antes y puedes rotar más veces. Lo que más se puede hacer por nosotros es la implantación del cielo único por una parte y por otra la mejora de la eficiencia en los procesos productivos. Y luego, como apuntaba Pablo, tenemos la necesidad de que se homogenen de las condiciones de todos los medios de transporte en España, especialmente el ferrocarril que compite con el aéreo en el corto radio. Se trata de homologar, no de adquirir ventajas competitivas.

P.O: La actividad de los aeropuertos está estrechamente relacionada con el atractivo de los destinos, por lo que las Administraciones Autonómicas y Locales tienen mucho que decir. Cuando Barajas pierde pasajeros, por ejemplo, hay que preguntarse por qué, antes de echar la culpa al aeropuerto o a las compañías aéreas. El aeropuerto de Barajas es la principal empresa de Madrid y tiene el mayor número de empleados, por lo que debe ser la principal preocupación de estas Administraciones, volcada en el análisis y las oportunidades de recuperación, antes que en mensajes justificativos.

¿Qué posición mantienen frente a la privatización de los aeropuertos españoles?

P.O: Nosotros representamos a compañías aéreas privadas, por lo que creemos en la iniciativa privada. Nos preocupa más la eficiencia de los eventuales gestores aeroportuarios que su titularidad, y los criterios previos de Regulación que se establezcan desde la autoridad estatal.

¿Está la gestión de las aerolíneas españolas lo suficientemente modernizada?

P.O: Creemos que la gestión de las compañías aéreas españolas no se diferencia de las internacionales. El transporte aéreo es fundamentalmente internacional, extraordinariamente competitivo e interrelacionado, por lo que no son posibles diferencias significativas entre unas y otras.

¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrentan las aerolíneas a medio plazo?

J.L.B: Desde el punto de vista operacional, a la reducción de costes por la vía de la introducción de las innovaciones tecnológicas que surgen en el mercado, y por la vía también de la implantación de regulaciones más eficientes en el espacio aéreo que contribuyan a acortar los tiempos y a reducir el consumo de combustible.

¿Qué previsiones de crecimiento del sector manejan para los próximos años?

P.O: En nuestra opinión hay demasiadas previsiones genéricas sobre la evolución de la actividad. Lógicamente los datos desagregados por regiones o por países van perdiendo rigor, y la lectura de los mismos llega a tener tintes inverosímiles según el enfoque de cada fuente. La economía internacional es un factor que vincula estrechamente a la actividad del transporte aéreo, y con frecuencia las noticias sobre su



evolución nos sobresaltan. Nuestra Asociación representa a compañías aéreas de todas las regiones y países, por lo que las previsiones de crecimiento son muy distintas.

¿En qué podrían mejorar la calidad y los servicios ofrecidos por las aerolíneas españolas?

J.L.B: Evidentemente tenemos un largo recorrido. En el acuerdo alcanzado para el ejercicio 2015, el gestor aeroportuario y las compañías aéreas, han comprometido índices de calidad operacional en la línea de los aeropuertos europeos que compiten con los españoles. La calidad operacional es un factor muy relevante para los clientes, y la falta de calidad, un coste directo para las compañías aéreas y para el gestor aeroportuario.

Uno de los principales fines de ALA es promover la formación de los empleados de sus asociados. ¿Qué iniciativas están llevando a cabo actualmente en ese sentido?

P.O: La Asociación ha venido aprovechando los recursos económicos provenientes de la Fundación Tripartita del Transporte Aéreo. Actualmente y como consecuencia de las incidencias que se han venido produciendo en la gestión de estos programas, a nivel nacional, nos hemos quedado a la expectativa de los cambios que deban establecerse para garantizar la transparencia en la aplicación de los fondos.

¿Está perdiendo peso el sector del transporte aéreo de mercancías terrestre frente a otras vías de transporte?

J.L.B: No lo creo. El transporte de carga tiene un ámbito de negocio que le es propio y diferente a otros. Se dirige a productos específicos y a tiempos específicos que naturalmente están en función de la producción y de los movimientos de importación y de exportación de los países, situaciones que determinan el desarrollo de este modo de transporte. Sin duda las condiciones de los aeropuertos, sus horarios, la eficiencia operacional en la Rampa, etc. pueden dar lugar a un de-

sarrollo de la actividad muy beneficiosa para el incremento de los ingresos, con todo lo que ello supone para la amortización de las inversiones.

A la vez que presidente de ALA es usted presidente del Comité de Usuarios del Aeropuerto de Madrid Barajas ¿Es difícil compaginar estas ocupaciones?

J.L.B: No, porque están relacionadas. Trato de defender los intereses del transporte aéreo, tanto operacionales como económicos, y estos se producen en gran medida en el entorno aeroportuario, por lo que se trata de enfoques distintos sobre los mismos retos.

Recientemente se ha publicado el Real Decreto Ley 8/2014 de 4 de julio. ¿Qué opinión le merece y cómo puede influir en el transporte aéreo?

P.O: En nuestra nota de prensa reflejamos nuestra satisfacción ante una decisión de gran alcance para lograr la competitividad de los aeropuertos españoles, porque debemos entender que orienta, desarrolla, promueve y aplica la Directiva Comunitaria y su transposición a la Ley española.

J.L: La declaración de que se congelan las Tasas aeroportuarias hasta 2025 y de que ello será consistente con la política de contención de costes llevada a cabo por AENA, la racionalización de sus inversiones y la orientación a la calidad de los servicios aeroportuarios, proyecta un escenario defendido por ALA en los Procesos de Consulta, que dieron lugar al Acuerdo Quinquenal 2014/2018 sobre las Prestaciones Patrimoniales Públicas, y que ahora se prolonga siete años más.

Sin embargo se referían ustedes a una reserva razonable sobre el desarrollo del Real Decreto.

P.O: El Real Decreto no desarrolla el nuevo marco de la interlocución, y concretamente deja abierta la redacción del Documento de Regulación Aeroportuaria DORA, en el que deben establecerse las reglas del juego para el Gestor Aeroportuario, las Compañías Aéreas, la AESA y la CNMC co-

J.L.B.:
“las compañías han sufrido mucho, su situación es débil, pero es cierto que las expectativas están mejorando”

mo órgano supervisor de los procesos de consulta. Lógicamente eso determina una posición de cautela y de reserva para las compañías aéreas.

J.L: El anuncio de que el Real Decreto se tramitaría como Proyecto de Ley, nos ha permitido presentar nuestras consideraciones a los Grupos parlamentarios del Congreso y del Senado que constituyen las respectivas Comisiones de Fomento. Lo hemos hecho porque entendemos que la Ley va incidir decisivamente en los intereses de este Sector del Transporte Aéreo, uno de los pilares fundamentales de la economía española.

¿Nos pueden indicar cuáles han sido sus consideraciones?

P.O: Genéricamente hemos planteado una serie de consideraciones de carácter jurídico para preservar la consistencia de la reglamentación Comunitaria y de su transposición a la legislación española, ya que nuestra actividad está completamente interrelacionada con lo que ocurre más allá de nuestras fronteras, por lo que está concernida por sus normas, sus reglamentos y sus mejores prácticas y desarrollos.

J.L: Entre otras, nos hemos referido a los indicadores de calidad objetiva de los servicios aeroportuarios y a la corresponsabilidad de los distintos intervinientes en ellos. A los criterios de flexibilidad en la gestión de los aeropuertos según su dimensión y sus características. Al modelo de gestión de las actividades en el régimen de Dual Till. Al papel de la CNMC como órgano supervisor independiente y vinculante. A los fundamentos y condiciones para la remuneración de los capitales invertidos por parte de los gestores aeroportuarios. En fin, hemos tratado de plantear a nuestros parlamentarios las consideraciones de las compañías aéreas para proyectar un escenario de transparencia, de competencia y de mercado que equilibre los intereses y los compromisos de todos los intervinientes en el proceso productivo del transporte aéreo.

25
years 
boosting dreams

25 años impulsando sueños

ITP nace en 1989 gracias al apoyo de las instituciones.
Hoy es uno de los diez primeros fabricantes de motores de aviación comercial
y de defensa del mundo, con 3.000 profesionales en siete países.
Llevamos 25 años impulsando sueños, y esto es sólo el principio.



the power of talent

25 YEARS

*ITP fabrica módulos y componentes para las principales empresas motoristas de aviación.

BARAJAS

La compañía aérea africana ha programado tres frecuencias semanales que operará los martes viernes y domingos

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas estrena ruta a Addis Abeba de la mano de Ethiopian Airlines

Ethiopian Airlines inició el 2 de septiembre operaciones en España con la llegada de su primer vuelo, procedente de Addis Abeba, al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Ethiopian ha programado tres frecuencias semanales, vía Roma, con la capital de Etiopía, que se operarán los martes, viernes y domingos. El primer vuelo, operado por un Boeing 787 Dreamliner, fue recibido por los bomberos del aeropuerto con el tradicional 'bautismo' que se realiza a los vuelos inaugurales. El embajador de Etiopía en España, Nega Tsegaye, y la directora del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Elena Mayoral, recibieron a pie de avión a los pasajeros de este primer vuelo Addis Abeba-Madrid, entre los que se encontraba el embajador de España para Etiopía, Yibuti y Seychelles, Miguel Fernández Palacios, y el Ceo de Ethiopian Airlines, Tewolde Gebremariam.

Posteriormente, ya en la Terminal T1, se procedió al 'corte' de una tarta conmemorativa del inicio de esta nueva ruta que une las dos capitales y uno de los mayores hub europeos, el Aeropuerto Adolfo Suárez



Madrid-Barajas, con el principal hub africano, Addis Abeba Bole Internacional Airport.

La facturación de esta nueva ruta se atiende en los mostradores 120, 121 y 122, ubicados en la planta 1 (Salidas) de la terminal T1, mientras que el embarque se realiza por las puertas B, en la misma terminal. Esta nueva conexión a Addis Abeba se suma a la lista de 16 destinos africanos con vuelos programados desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas esta temporada de verano: Accra, Argel, Casablanca, Dakar, El Cairo, Hassi-Messaoud (Argelia), Isla La Sal (Cabo Verde), Lagos, Luanda, Malabo, Marrakech, Orán, Rabat, Tánger, Trípoli y Túnez.

La aerolínea ha operado en este periodo más de 12.000 vuelos, manteniendo una puntualidad media del 96,8%

Iberia Express transporta un 5% más de pasajeros durante el primer semestre

Iberia Express ha transportado un 5% más de pasajeros durante el primer semestre del año, en comparación con el mismo periodo de la temporada pasada. La aerolínea ha operado durante los primeros seis meses del año más de 12.000 vuelos, logrando mantener una puntualidad media del 96,8% a lo largo de este periodo, lo que la sitúa como la aerolínea más puntual del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En total, y desde el comienzo de operaciones en marzo de 2012, la compañía ha transportado a más de siete millones de pasajeros. Iberia Express, filial de Iberia, opera rutas de corto y medio radio y aporta tráfico directo, además de alimentar la red de largo radio de Iberia. Iberia Express es miembro de Oneworld, una alianza de once compañías aéreas, que ofrece a sus pasajeros una flota de 2.500 aeronaves que realizan 8.750 vuelos diarios a 800 destinos internacionales alrededor de todo el mundo en 150 países. Durante junio y por segundo mes consecutivo, ha sido la compañía más puntual de Europa, según el informe de la consultora FlightStats. La compañía opera en código compartido con Iberia, LAN Airlines, Air Berlin, Japan Air Lines, American Airlines, Avianca, Finnair, British Airways, Siberia Airlines y Royal Air Maroc.

Se investiga una presunta corrupción en la Base Aérea de Getafe

Tres interventores militares (un coronel, un capitán y un teniente) han presentado un informe pericial en el Juzgado Togado Militar número 12, sobre una presunta corrupción en la Agrupación del Acuartelamiento Aéreo (ACAR) de Getafe en el que se habla de malversación de caudales públicos, fraude fiscal y falsedad de documento público en la gestión de los fondos públicos.

El grupo de peritos encargados de la investigación no ha cuantificado el monto total del fraude, aunque han encontrado indicios que apuntan a que se dejó de ingresar al Tesoro unos 600.000 euros anuales, creándose de este modo una supuesta e ilegal caja B y una trama de facturas supuestamente falsificadas para desviar fondos.

Algunas de las irregularidades a las que se hace mención en varios medios nacionales hacen referencia a falsos justificantes de IVA, cuentas ilegales, salidas sin justificar, contratos inflados, concursos amañados, fraude fiscal y pagos anticipados, entre otros.

El Club Ultraligeros de Getafe comienza su gira por Australia

El Club Ultraligeros Getafe se ha planteado llevar a cabo su proyecto más complicado a todos los niveles, técnico, deportivo y humano: dar la vuelta a Australia. Los deportistas tienen prevista la llegada de sus autogiros al aeropuerto de Sidney el próximo 12 de septiembre y comenzarán su periplo australiano alrededor del día 15, realizando aproximadamente 65 etapas de 250 kilómetros de media a lo largo de la costa australiana, incluyendo la Isla de Tasmania.

El equipo está formado por los pilotos Bernardino Rodríguez y Juan Torres, el mecánico Helmer Pereira y dos personas de apoyo en tierra, Julio Alberto Herrera y Francisco Javier Diago.

El Club Ultraligeros Getafe cuenta con premios como Campeón del Mundo de autogiro y quinto clasificado en ultraligeros biplaza en los Campeonatos del Mundo de Campeón del mundo en el año 2009, Campeón de Europa en 2007, y numerosas veces Campeón de España, lo que le sitúa como uno de los uno de los más importantes a nivel mundial de estas disciplinas.

GETAFE



Club Ultraligeros Getafe

Pone en marcha diversas actividades para los aficionados de este deporte y los clientes de la compañía.

Iberia patrocina la Copa del Mundo de Baloncesto

Iberia es la patrocinadora de la Copa del Mundo de Baloncesto FIBA España 2014 y de la Federación Española de Baloncesto. Como parte de este patrocinio, la compañía ha puesto en marcha diversas iniciativas que podrán disfrutar los aficionados de este deporte y todos los clientes de Iberia.

Entre ellas destacan actividades como Iberia Flyers, en la que especialistas en basket acrobático muestran sus habilidades recorriendo todas las sedes de la Copa del Mundo. El equipo de los Iberia Flyers está formado por integrantes de The Face Team, equipo de freestylers húngaros de éxito internacional, que integran diferentes habilidades acrobáticas y deportivas en sus espectáculos. Otra de las iniciativas es la Fan Zones. Iberia dispondrá de zonas exclusivas donde organizará concursos y actividades. Además, la compañía ha puesto en marcha un microsite, www.spain2014.iberia.com, donde publica todo lo relativo al patrocinio, acciones, promociones y participación de los clientes de la compañía. Allí se pueden ver también los distintos vídeos producidos con ocasión del mundial, como los de Iberia Flyers, el vinilado del avión o el making-of de la entrevista con Pau Gasol para la revista Ronda.

Las redes sociales también tienen su protagonismo con



acciones en los canales de Iberia con sorteo de entradas y acciones con jugadores de la selección, entre otros. Por último, Iberia ha transportado al equipo nacional de baloncesto en sus desplazamientos previos a la Copa del Mundo, para la cual ha vinilado un avión con el lema "el espectáculo está en el aire". Durante la competición, no solo el equipo español sino los de otros países viajarán con Iberia por España.



CLA. Nacido para el asfalto.

El CLA ha sido creado para dominar el asfalto. Su increíble diseño deportivo y aerodinámico, su completo equipamiento y su tecnología punta hacen del CLA el coche perfecto para disfrutar de la carretera. Y por 24€/mes** disfruta de un contrato de mantenimiento.

CLA 200 CDI por 29.250€* financiando con Mercedes-Benz Financial Services

- Volante y asientos deportivos
- COLLISION PREVENTION ASSIST
- Faros Bixenón
- Llantas de aleación de 18" y 5 radios dobles



Consumo medio 4,2 - 4,5 l/100 Km y emisiones de CO 109 - 118 g/Km.

*CLA 200 CDI por 29.250,00€. PVP sujeto a financiación con el programa Alternative de Mercedes-Benz Financial Services España, B.F.C. S.A. IVA, IM, transporte y Plan PIVE 6 incluidos. Oferta válida hasta el 30/09/2014 con contratos activados y vehículos matriculados hasta el 30/11/2014. **Servicio Excellent: 24€/mes (3 años de mantenimiento o hasta 45.000 km). Modelo visualizado no corresponde con modelo ofertado.

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

SEPTIEMBRE**MSPO 2014 KIELCE**

Fecha: del 01 al 04 de septiembre.
Lugar: Kielce, Polonia.
Web: www.mspo.pl

AIRPORT INFRA EXPO SAO PAULO

Fecha: del 17 AL 19 de septiembre.
Lugar: São Paulo, Brasil.
Web: www.airportinfraexpo.com.br

OCTUBRE**MRO AVIATION WEEK MADRID 2014**

Fecha: del 07 al 10 de octubre.
Lugar: Madrid, España.
Web: <http://www.aviationweek.com>

AFRICA AVIATION EXHIBITION GHANA 2014

Fecha: del 09 AL 11 de mayo.
Lugar: Acra, Ghana.
Web: www.africanairexpo.com

AIRCRAFT INTERIORS EXPO AMERICAS SEATTLE

Fecha: del 14 al 16 de octubre.
Lugar: Seattle, EEUU.
Web: www.aircraftinteriorexpo-us.com

HELITECH INTERNATIONAL

Fecha: del 14 al 16 de octubre.
Lugar: Ámsterdam, Holanda.
Web: www.helitechevents.com

INTER AIRPORT CHINA PEKÍN

Fecha: del 15 al 17 de octubre.
Lugar: Pekín, China.
Web: www.interairportchina.com

BAJAMAK TIJUANA

Fecha: 23 de octubre.
Lugar: Tijuana, Baja California, Mexico.
Web: www.bajamak.com

AIRTEC FRÁNCFORT DEL MENO

Fecha: del 28 al 30 de octubre.
Lugar: Francfort del Meno, Alemania.
Web: www.airtec.aero

AEROSPACE TESTING MOSCÚ

Fecha: del 28 al 30 de octubre.
Lugar: Moscú, Rusia.
Web: www.aerospace-expo.ru

EXPO AIRPORT SAO PAULO

Fecha: del 28 al 30 de octubre.
Lugar: Sao Paulo, Brasil.
Web: www.expo-airport.com

EXPO DEFENSA BOGOTÁ

Fecha: del 29 al 31 de octubre.
Lugar: Bogotá, Colombia.
Web: www.expodefensa.com.co/

NOVIEMBRE**AIRPORT EXCHANGE PARIS**

Fecha: del 03 al 05 de NOVIEMBRE.
Lugar: París, Francia.
Web: www.airport-exchange.com

INDO AEROSPACE YAKARTA

Fecha: del 05 al 08 de noviembre.
Lugar: Yakarta, Indonesia.
Web: www.indoaerospace.com

AIRSHOW CHINA ZHUHAI

Fecha: del 11 al 16 de noviembre.
Lugar: Zhuhai, China.
Web: www.airshow.com.cn

AEROCON MONTREAL

Fecha: del 19 al 20 de noviembre.
Lugar: Montreal, Canadá.
Web: www.canontradeshows.com

AERO EXPO PERU LIMA

Fecha: del 21 al 23 de noviembre.
Lugar: Lima, Perú.
Web: www.aeroexpoperu.com

THE FLYING SHOW BIRMINGHAM

Fecha: 22 y 23 de noviembre.
Lugar: Birmingham, Reino Unido.
Web: www.theflyingshow.co.uk

AGENDA

DICIEMBRE**IDEAS KARACHI**

Fecha: del 01 al 04 de diciembre.
Lugar: Karachi, Pakistán.
Web: www.ideaspakistan.gov.pk

AEROMART TOULOUSE

Fecha: del 02 al 04 de diciembre.
Lugar: Toulouse, Francia.
Web: www.aeromart.tm.fr

AVIATION FORUM HAMBURGO

Fecha: del 02 al 04 de diciembre.
Lugar: Toulouse, Francia.
Web: www.aeromart.tm.fr



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 EXPRÉS C/ DOÑA ROMERA, 26 E · 28901 GETAFE - MADRID

TLF. +34916819585

www.accionexpress.es · info@accionexpress.es



Una misión, un equipo, un rumbo.



Airbus Military, Astrium y Cassidian unen fuerzas
para dar el mejor soporte a las misiones más críticas.
www.airbusdefenceandspace.com

