

Yak-130

Avión Entrenador y de Combate



Aviación & Estilo de Vida

Número 6. ENERO.
Primera Edición. Año 2019.

ENERO 2019

CONTENIDO

3.
EDITORIAL

30.
FAMEX 2019

4.
CÓNDORES EN HIDALGO

Y mas...

5.
VOLARIS RECIBE AL PASAJERO
UN MILLÓN

6.
MONUMENTO AL AMOR DE LA
REVOLUCIÓN

10
YAK-130 ENTRENADOR DE ALTA
GAMA Y AVIÓN DE COMBATE

18.
VICO GUTIÉRREZ. PIONERO DEL
VUELO LIBRE EN MÉXICO

20.
PASAJEROS CON DESTINO A
MARTE Y LA LUNA

24.
LOS 747 DE LUFTHANSA

DISEÑO: F.EG.

En la portada:

Yak-130

Foto: Irkut Corporation



Vuelo Libre

Revista de aviación

EQUIPO EDITORIAL

Ernesto Chavez Ramos
chaveze2002@yahoo.com.mx

Jesus Nuñez
vuelolibretv@gmail.com

"F. GE" Giese-Man
fege@espacioaereo.net

Copyright © 2018 Vuelo Libre
La Revista Vuelo Libre cuenta con
Derechos de Autor. Por lo tanto,
son libres de copiar, distribuir y
comunicar públicamente todos
nuestros contenidos, siempre que
se haga referencia a la fuente de
la información y al autor si lo hay.
Toda persona (usuario) que
tenga acceso a dicha revista a
través de Internet o cualquier
medio digital reconoce y volun-
tariamente se sujeta a lo siguiente:
El usuario puede visualizar el con-
tenido de la revista "Vuelo Libre",
imprimirlo, copiarlo y almacenarlo
en el disco duro de su computa-
dora personal o en cualquier otro
soporte físico, exclusivamente
para su uso personal y privado,
quedando, por tanto, prohibida
su utilización o reproducción con
fines de lucro directo o indirecto,
su distribución en cualquier
forma, así como su modificación,
alteración o decompilación.

Non ridere, non lugere, nique detestare, sed intelligere...No reir, no llorar, ni detestar, sino entender...

A mediados de diciembre del año pasado, la aeronave Boeing 787, con matrícula TP-01 incorporada a la flota del hangar presidencial, se despidió de tierras mexicanas hacia Estados Unidos, para ser ofrecido a posibles compradores de dicha aeronave, aún al día de hoy se desconoce el presupuesto que se ha asignado para dar mantenimiento y la renta respectiva por el espacio ocupado para el Dreamliner, lo cual, no es nada barato; estoy tratando de entender, sin pretender buscar culpables, pero ¿Cómo es posible que teniendo todo lo necesario para su cuidado y mantenimiento en el ex-hangar presidencial, se esté generando un GASTO ENORME en otro aeropuerto? ¿No se supone que hay austeridad en el gobierno y no se deben ejercer recursos económicos sin sentido? El desierto hangar presidencial tiene un espacio enorme para esta aeronave, un hangar nuevo que costó millones de pesos y que ahora está de ornato, pues no tiene ningún uso, ¿No sería más fácil que los posibles clientes para rentar o comprar este avión acudieran a verlo aquí?. A mediados de febrero se realizará una venta de aeronaves en la BAM No. 1 de Santa Lucia ¿Por qué mover solo el Dreamliner hasta California?, como comenté al principio, solo estoy tratando de entender toda esta ..."disparidad de actos", por usar algún eufemismo.

ENVÍA GOBIERNO CAPITALINO APOYO AÉREO ANTE EMERGENCIA EN HIDALGO

Por indicaciones de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Doctora Claudia Sheinbaum Pardo, personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) acudió al Estado de Hidalgo para apoyar en las labores de emergencia. Cuatro aeronaves de la Dirección General de Servicios Aéreos -Cóndores- aterrizaron en la caseta de Tepetzotlán para recibir a las personas heridas y trasladarlas a cinco hospitales de la Ciudad de México habilitados para atenderlos. Los helicópteros están equipados como ambulancias aéreas para estabilizar a los pacientes y brindarles atención hasta su entrega a los médicos especializados. Además, cinco ambulancias del Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM) fueron alistadas para prestar ayuda.



VOLARIS RECIBE AL PASAJERO UN MILLÓN EN QUERÉTARO

Volaris, dio la bienvenida al pasajero 1 millón en el Aeropuerto Internacional de Querétaro, el 13 de diciembre del año pasado. El Sr. Gustavo, del vuelo número 112 proveniente del aeropuerto de Cancún, fue el pasajero 1 millón y recibió un reconocimiento por parte de Volaris, así como un viaje redondo para cualquier destino de México. El Aeropuerto Internacional de Querétaro logró superar el millón de pasajeros vía aérea, lo que se traduce en un dinamismo económico y turístico que en conjunto con Volaris se está generando en el municipio, el cual pertenece al Bajío, una de las zonas con mayor desarrollo actualmente en el país. Refiriéndonos también a Volaris el 4 de enero de este año, fue nuevamente reconocida por el prestigioso sitio Airlineratings.com, como una de las líneas aéreas más seguras del mundo. Airlineratings.com es el sitio más acreditado de evaluación y calificación de productos de seguridad de la industria aeronáutica. Airlineratings.com realiza su evaluación de las líneas más seguras del mundo tomando en cuenta una amplia gama de factores que incluyen: auditorías de los órganos de gobierno y de la industria de la aviación; registro de incidentes graves y accidentes; rentabilidad, iniciativas de seguridad líderes en la industria, y edad de la flota. "Aparecer nuevamente entre las aerolíneas más seguras en Airlineratings.com revalida nuestro compromiso de mantener los más



altos estándares de seguridad en nuestra operación. Agradecemos a todo nuestro personal técnico aeronáutico por su dedicación y esfuerzo, y reiteramos nuestro compromiso de seguridad y servicio" aseguró José Luis Suárez, Chief Operating Officer de Volaris. Volaris cuenta con la aprobación de la estricta Auditoría de Seguridad Operativa de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IOSA).



Monumento al Amor el De la Revolución

Por: Erni Ramos

Lo tenía perfectamente medido como casi todas las acciones de guerra en que participó, casi, porque en algunas incursiones los errores hicieron que cayera preso aunque siempre su valor y audacia le significaron la libertad logrando huir del encierro. De pilar a pilar fueron 25 de sus pasos contados en la cara oriente del monumento, más otros 35/40 metros de alto era suficiente para llevar a cabo ese plan con visos de peligroso, un mucho de locura, algo de estupidez, tal vez absolutamente irracional; o bien reconocible como un acto audaz, heroico, atrevido o sencillamente revolucionario. No en el papel porque carecía de planos, diseños y medidas, pero sí en la mente brillante de Jacobo y sin duda alguna en su imaginación el plan era matemáticamente intachable ¿qué podía salir mal? recorrió, midió, calculó, recalculó hasta el cansancio esa mole de acero y cantera diseñada bajo el concepto mixto entre Art Nouveau y Art Deco; decidido estaba: el Monumento a la Revolución en la ciudad de México, Distrito Federal, era el escenario perfecto con el que culminaría la propuesta que el piloto vasco Jacobo Fernández Alberdi haría a otra persona, siempre y cuando la respuesta fuera la que anhelaba escuchar. Su confianza tenía origen en esa gran experiencia adquirida como piloto de guerra, no en balde contabilizaba poco más de mil ciento cincuenta horas de vuelo realizadas en combates aéreos la mayoría, con record de 18 aviones enemigos derribados entre alemanes e italianos. Allí seguía, sentado en una jardinera del Monumento a la Revolución donde el excombatiente observó hasta el último detalle de la zona; para ese reconocimiento no había cámara pero sí una bien adiestrada memoria de la que se aprovechó para extraer los muy frescos recuerdos de sus incursiones aéreas; de cuando le apresaron y deportaron a cárceles franquistas donde sin perder la paciencia tras varios meses de aislamiento, asfixiado por la cercanía de la muerte, una vez más muestra el valor que le caracterizaba fugándose para huir a Portugal. Ahí establece contacto con el gobierno mexicano quien le otorga asilo como exiliado; ¡vaya recuerdos!

Nacido en Vizcaya, España, el 28 de junio de 1916, Jacobo Fernández ingresa a México en noviembre de 1945 vía Nuevo Laredo, Tamaulipas. Pocos días después aborda el tren rumbo al Distrito Federal en tiempo y hora fijados por el destino con su escaso equipaje y poco dinero en el bolsillo, travesía que marcaría para siempre el inicio de una nueva vida; con aviones sí pero sin guerras. Ninguno de los dos necesitó muchas horas de trayecto para saber que almas gemelas viajaban en el mismo tren. Elisa y Jacobo Jacobo y Elisa, así, en el orden que nuestros millones de lectores prefieran, sabían que su vida cambiaba cuando algo más que las miradas se encontraron: energía, electricidad, sentimientos, deseo, alegría, esperanza... ¿amor? ¡¡¡Yo qué sé, me faltaba mucho para nacer pero así de novelesco sucedió!!! Hombre de espíritu aventurero por supuesto y muy *echao pa' delante* por su formación como piloto de guerra, Jacobo se presentó ante Elisa no como un torero que se lanza al ruedo en busca de la gran faena; más bien, como el hombre deslumbrado ante la presencia de una mujer que por fin lograba mover todas sus emociones en otro sentido que no fueran acciones bélicas y la lucha por sobrevivir. Por su parte, ante la inesperada presentación, Elisa Flores Morales fijó su postura mediante una actitud seria y de respeto, sin dar pie a supercherías aunque sin poder evitar que sus ojos reflejaran aquello que desde esos momentos anidó en su corazón; fue inevitable, a los pocos días Elisa y Jacobo se hicieron novios. En enero de 1946 el vasco obtuvo su licencia de piloto en el Distrito Federal como primer paso de su plan maestro. Un trámite sin mayor contratiempo para quien conocía de memoria los aviones del momento como el Polikarpov I-16, un caza de fabricación soviética cuyo diseño revolucionario disponía de alas cantilever y tren de aterrizaje retráctil; el primer monoplano con semejantes características que lo convertirían a la postre en columna vertebral de la Fuerza Aérea Soviética al inicio de la Segunda Guerra Mundial. Jacobo platicaba la forma en que realizaba esos vuelos a muy baja altura con una cámara estraté-



gicamente montada en el fuselaje del Polikarpov I-16 para fotografiar instalaciones enemigas; cómo despegaba entre edificios y en ocasiones daba la apariencia que saltaba de la tierra apoyado en la longitud de la aeronave con apenas 6.04 metros. Gracias a este temerario trabajo considerado de alta especialización le llamaban: piloto chivato. Los recuerdos iban y venían de manera intermitente, muy poco tiempo para olvidar sucesos desgarradores producto de las guerras, ese olor a muerte que subía escondido en el aire y envolvía los aviones penetrando la cabina hasta lo más recóndito en la memoria del piloto, familias desmembradas, todo eso y más atrocidades por momentos le incomodaban aunque ahora pasaban a segundo plano porque el excombatiente español sólo tenía cabeza para afinar el detalle de lo que sería la incursión aérea más descabellada de su vida. ¿Qué faltaba? ¿Los permisos? Pues como diría aquél: ¡al diablo con los permisos! En ningún país existe autorización para incoherencias en que fuera de por medio la vida; entonces no los necesitaba. Ahora lo más importante era fijar la cita y se propuso que fuera para el domingo 3 de marzo de 1946. Invitaría a Elisa con el pretexto de mostrarle un avión escolar, actividad a la que no cualquier simple

mortal tenía acceso por aquellas fechas. Ella aceptó. El sábado 2 de marzo Jacobo se presentó a la Escuela de Aviación México propietaria del Stearman Modelo 75 en el que recibían entrenamiento los estudiantes candidatos a piloto aviador, de la que obtuvo a préstamo por unas horas el biplano argumentando realizaría un vuelo de reconocimiento sobre la ciudad. Confiaba plenamente en la aeronave de la que se construyeron nada más 8584 aparatos entre 1930 y 1940; fue el principal avión de entrenamiento para la Fuerza Aérea de Estados Unidos y la US Navy durante y posterior a la Segunda Guerra Mundial. Sabía que finalizado el conflicto bélico miles de aviones fueron vendidos en el mercado civil para trabajos de fumigación, eventos deportivos y acrobacia por su robusta construcción, un gran tren de aterrizaje y, lo más importante en la mente de Jacobo: los asientos en tándem para alumno e instructor. ¡Perfecto; el plan marchaba! Así llegó el tan anhelado domingo 3 de marzo de 1946. El piloto se mostraba seguro, contento, confiado de sí mismo. Muy temprano fue por Elisa para arribar juntos al hangar de la escuela de aviación donde explicó a su novia las generalidades del biplano vaya; ella, ni era piloto ni lo sería jamás así que acortando mecha, lo que sigue, lo importante, para lo que había trabajado, pensado, actuado con denuedo casi sin dormir. Jacobo Fernández Alberdi dirigió sus pasos guiando a Elisa hasta llegar al pie del avión donde estaba una escalera para trepar a los asientos. Ahí se detuvo en seco frente a una desconcertada Elisa que no perdía detalle sobre los ojos del aeronauta: ¿Será lo que intuye que puede pasar? ¿Lo que ella también desea? Sus pensamientos son abruptamente interrumpidos por una frase contundente que sin necesidad de un avión la eleva al infinito y más allá. El Sí de su respuesta a la petición de matrimonio puso a Jacobo en la misma órbita del infinito y más allá; juntos en ese momento recorrieron el universo en segundos muy abrazados el uno del otro. La felicidad colmaba sus vidas y todavía faltaba más, algo que no estaba en la cabeza de la radiante mujer, algo que ni en la mejor de las novelas hubiera leído, algo que sólo un enamorado o un demente podía proponer, pero también algo que ni con todas sus implicaciones y consecuencias superaba la contestación lapidaria de Elisa: "Contigo hasta la Muerte". ¡Vaya propuesta! ¡Vaya respuesta! ¡Vaya mujer! En esa frase resumía la confianza, pero sobre todo, el gran amor que en pocos meses despertara en su



Representación artística recreando el evento

corazón por el joven Vasco. Si sabía el plan pues ¡qué locura! Si no estaba enterada que Jacobo pretendía pasar por abajo del arco del Monumento a la Revolución; no caminando tomados de la mano... ¡lo cruzarían en avión! Entonces Elisa Flores Morales merecía que ese monumento cambiara su nombre por el de Monumento al Amor. Despegaron del aeropuerto con una Elisa medio agazapada en el asiento posterior porque el reglamento de aviación no permitía pasajeros; el único casco obligatorio le fue cedido caballerosamente y así despegaron. Para ese momento la joven prometida era un manajo de nervios que con dificultad observaba el panorama de una ciudad en crecimiento; la velocidad crucero de 155 kilómetros por hora a la que viajaban se hacía presente con el aire impactando su bello aunque medio angustiado rostro. Acostumbrado a realizar maniobras temerarias que para muchos amigos y enemigos la muerte fue el precio a pagar; era la guerra, ese domingo Jacobo piloteaba el Stearman aparentando una frialdad que en realidad estaba muy lejos de sentir, no porque ese día careciera de armamento o cámara fotográfica, sencillamente hacía acopio de toda su concentración aparentando y tratando de transmitir la serenidad que Elisa no encontraba ni volteando a lo más recóndito del infinito. Yo no estaba presente pero los expertos calculan que el biplano sobrevolaba a una altura aproximada de mil metros sobre la ciudad, cuando de pronto y casi al unísono el avión cae en picada y Elisa comienza a rezar el Padre Nuestro, parece que todo el mundo se dio cuenta que ella rezaba mientras el experimentado piloto tomaba con firmeza el timón, no cabían los titubeos, era una acción no bélica pero altamente peligrosa. No fueron más de 2 o 3 minutos o una eternidad para la prometida; la aeronave en picada y ella rezaba hasta que de pronto aparece ante ellos el enorme Monumento que para ella era demasiado pequeño; más cerca y más rezos y luego ¡la libertad! Es la sensación que se percibe cuando un avión se eleva nuevamente a gran velocidad, o sea, en el Stearman a 200 kilómetros por hora, no más. Elisa respira buscando recuperar la tranquilidad, gran suceso para contar toda la vida, ahora de regreso a disfrutar. De pronto un giro sospechoso por inesperado, las cosas no huelen bien aunque Jacobo ni siquiera se inmuta. Si unos segundos previos subían triunfadores del reto, ahora ¿por qué bajaban de nueva cuenta y en picada? ¡Coño

a saber! que aquél hombre con hielo en las venas retorna para repetir la hazaña o locura, como quieran ustedes intrépidos lectores, ahora por la otra cara del Monumento; ¿A quién se la habrá ocurrido construirlo? Pensaba y repetía Elisa quien ya casi una experta en acrobacia aérea soporta estoica la segunda pasada bajo los arcos del de la Revolución. El vasco no se ufana pero sonríe satisfecho, voltea a verla, se miran, ríen de su locura porque saben que: las razones del corazón no las entiende la razón. Conocido el hecho los periódicos y revistas de la época desuellan vivo a Jacobo Fernández. Con esa doble moral que opera en un país de tercer mundo, de granuja no lo bajan, le es retirada su recién estrenada licencia de piloto por la Dirección de Aeronáutica Civil, donde en corto lo felicitaron por su hazaña, pero ante la opinión pública y para satisfacer a la jauría le multaron con 8 mil pesos de aquellos tiempos. Esos detalles son los de menos porque siempre existirán en el primer y nuestro tercer mundo. Elisa y Jacobo Jacobo y Elisa se casaron al poco tiempo, procrearon a su hija Mirenchu Fernández Flores. El excombatiente recuperó su licencia y, no cabe duda, en ocasiones la felicidad es una trampa porque cuando menos lo esperas termina: Jacobo falleció en 1951 al estrellarse un avión piloteado por otro compañero; ni hablar. Salvo Mirenchu y los guías del Monumento a la Revolución ya nadie recuerda la hazaña que inmortalizara el gran amor de 2 personas. En 1924 un oficial francés hizo lo mismo en el Arco del Triunfo, mucho menor grado de dificultad por la mayor amplitud; ahora su recuerdo pervive mediante una placa que por su heroicidad fue colocada en una de las columnas del Arco. ¡Elisa Flores Morales y Jacobo Fernández Alberdi: ustedes viven en mi corazón!



Yak 130 Entrenador Ruso de Alta Gama y Avión de Combate

Por. F. EG Fotos: Yak e Irkut Corporation

A finales de la década de 1980, la Fuerza Aérea Soviética tomó la decisión de definir un nuevo conjunto de requisitos operacionales generales (GOR: General Operational Requirements) para un nuevo avión de entrenamiento, conocido provisionalmente, como UTS (Oochebnotrenirovochnyy Samolyot-entrenador de conversión/competencia). Estos requisitos operacionales se emitieron a varias organizaciones aeronáuticas para que iniciaran su diseño y generaran sus propuestas para su construcción. A principios de la década de 1990, cuatro oficinas de diseño rusas, Mikoyan, Myasishchev, Sukhoi y Yakovlev, asumieron el reto y se pusieron a trabajar en sus propuestas individuales para el diseño del avión entrenador de nueva generación. En contraste con las prácticas del período soviético cuando tales empresas fueron financiadas generosamente por el estado, las restricciones presupuestarias asociadas con la perestroika obligaron a las agencias de diseño a financiar el trabajo de diseño del proyecto con sus propios recursos. Un importante aspecto

del concurso era su carácter abierto, por el que se invitaba a socios extranjeros a participar en un proyecto conjunto. La primera ronda del concurso dio como resultado que los diseños de Sukhoi y Myasishchev se eliminaron de la lista, y los proyectos Yakovlev Yak-130 y Mikoyan MiG-AT se eligieron para el futuro. En ambos casos, se construyeron prototipos y se dedicó mucho esfuerzo a obtener el apoyo de posibles clientes tanto en el país como en el extranjero para garantizar futuras ventas. Finalmente, la Fuerza Aérea Rusa seleccionó el Yak-130. El Yak-130 surgió como un avión biplaza subsónico y las alas fueron equipadas inicialmente con winglets. La aeronave estaba originalmente destinada a ser impulsada por dos turbofans Al-25TL Ivchenko, pero estos se cambiaron pronto a los turbofans DV-2 más modernos. El DV-2 se desarrolló originalmente como un programa de cooperación soviético-checoslovaco y más tarde como un proyecto conjunto entre la empresa Progress Engine Design Bureau (Ucrania) y la empresa Povazske



Strojarnie (Eslovaquia); por lo tanto, las iniciales DV representan “Dnepr-Vltava”, los nombres de los dos ríos en los que se encuentran las dos empresas. En realidad, el modelo previsto para la instalación en la producción Yak-130 era el RD-35M, una versión del DV-2 modificada por NPO Klimov y clasificada en 2,200 kgp (4850 lbs). En una etapa posterior, este motor, a su vez, dio lugar a los Ivchenko ZMKB Progress AI-222-25 turbofans. Una característica curiosa del Yak-130, que comparte con el caza Mikoyan MiG-29, es la provisión de puertas de bloqueo que cierran completamente las tomas de aire cuando los motores funcionan en tierra para evitar los FOD (Foreign Object Damage). Originalmente, se planeó construir el Yak-130 como una empresa conjunta con Aermacchi de Italia, con la cual Yakovlev formó una sociedad en 1994. Aermacchi compartió los derechos de diseño y producción y tenía derechos exclusivos de comercialización fuera de la antigua Unión Soviética. El primer prototipo Yak-130 pronto fue renombrado Yak-130D (“Demostrador”), una apelación que justificó plenamente al participar en varias presentaciones en Rusia y en el extranjero. El Yak-130D dejó el taller de ensamblaje el 30 de noviembre de 1994. A diferencia de los prototipos de aviones militares rusos anteriores, el Yak-130 lucía un llamativo esquema de color blanco/azul/gris azulado en un estilo decididamente civil con los logotipos Yakovlev OKB y Aermacchi. En su configuración original, el Yak-130D presentaba winglets que pronto demostraron ser demasiado rígidas y fueron removidas. Sin embargo, como resultado de diferentes prioridades, Aermacchi finalmente tomó la decisión de desarrollar el concepto de forma independiente, iniciando el



proyecto para el M-346, dejando a la parte rusa para continuar el trabajo de desarrollo en el diseño del Yak-130 por su cuenta. Después de la disolución de la asociación entre Yakovlev y Aermacchi, el Yak-130 se volvió a pintar en colores de camuflaje y se conservó solo el logotipo de Yak, recibiendo el código táctico ‘01’ con un contorno blanco. El principal participante ruso en el programa Yak-130, aparte de la propia Corporación Yakovlev, es la fábrica de aviones Sokol (Falcon) en Nizhniy Novgorod; en la parte del motor, fue la empresa de fabricación de motores estatales Nlim Klimov de San Petersburgo, pero en la actualidad esta función ha pasado a MMPP Salyut, con sede en Moscú, como posible proveedor de los motores AI-222-25. En agosto de 2003, durante la exhibición aérea MAKS-2003, se firmó un acuerdo sobre la fusión de Yakovlev Design Bureau e Irkut Aircraft Corporation. La gente de Yakovlev esperaba que esta fusión facilitaría la promoción del Yak-130 en los mercados extranjeros. La primera versión de producción rusa del Yak-130 presentaba cambios considerables de rediseño en comparación con el prototipo Yak-130D. Los cambios incorporados en esta versión reflejan el concepto del empleo del Yak-130 en la Fuerza Aérea Rusa que surgió a principios del siglo XXI. Una nueva situación en el desarrollo de la Fuerza Aérea Rusa dictó la necesidad de transformar el Yak-130 de ser un avión entrenador, a un entrenador de combate capaz de ser utilizado para practicar hasta el 80% del programa de entrenamiento completo ya no de los aceites si no de los pilotos de caza, así como para entrenamiento de armas efectivas. Además, las nuevas amenazas a la seguridad de Rusia se asocian en gran medida con un cambio de una guerra total a conflictos locales de baja intensidad en los que un moderno entrenador de combate que posee una





capacidad de ataque secundario es una alternativa efectiva y menos costosa a usar aviones de combate más potentes y costosos. Esto es, el nuevo Yak-130 tendría que ser modificado para cumplir con los requisitos adicionales de la Fuerza Aérea de Rusia, y debería hacer frente, con eficacia tanto a las tareas de entrenamiento como a las de combate. Las especificaciones de producción del Yak-130 incluían un peso de despegue de alrededor de nueve toneladas (19,850 lb), una velocidad máxima de 1,060 km/h (659 mph), un techo de servicio de 12,000 m (39,360 pies) y un rango de 2,000 km (1,240 millas). El avión puede transportar hasta tres toneladas (6,610 lb) de peso externo en nueve puntos duros; estos pueden alojar esencialmente toda la gama de armas utilizadas por los aviones tácticos rusos, incluidas bombas de hasta 500 kg (1,102 lb), cohetes no guiados y misiles guiados aire-aire y aire-tierra. La carga externa pueden incluir bombas guiadas por láser o televisión como los misiles aire-tierra KAB-500, Kh-25ML guiados, así como misiles de fabricación extranjera como el Maverick AGM-65 u otras armas. Cuenta con una armadura ligera

para proteger la cabina del piloto y también el compartimiento de la central eléctrica y las bahías donde los sistemas y equipos vitales están instalados. El uso del Yak-130 para entrenamiento de combate no implica necesariamente lanzamientos de misiles reales o lanzamientos de bombas. El sistema de a bordo para simular el modo de uso de armas garantiza la posibilidad de simular combates aéreos, el disparo de misiles aire-aire con cabezas buscadoras de infrarrojos y radar, y el uso de los sistemas ECM e IRCM; También puede simular un ataque contra objetivos terrestres con el uso de misiles guiados y cohetes no guiados, así como con el uso de armas. Durante las etapas iniciales de entrenamiento, el Yak-130 puede ser 'indulgente' con los errores cometidos por los alumnos, lo que les permite dominar lo esencial más rápidamente. Cuando los pilotos pasan a etapas posteriores de entrenamiento, incluidos los modos de vuelos especiales y el entrenamiento de combate, un sistema especial para alterar el software del sistema de control de vuelo permite dotar al Yak-130 de características dinámicas que se aproximan a las de

la aeronave a simular: como el MiG-29, Su-27 o Su-30. El primer Yak-130 de producción (confusamente, también codificado '01 White', aunque con dígitos sólidos, sin el contorno blanco) hizo su primer vuelo desde Nizhniy Novgorod-Sormovo el 30 de abril de 2004 con el piloto de pruebas principal de Yakovlev OKB Roman P. Taskayev en los controles. Así, este primer modelo de producción del Yak-130 impulsado por AI-222-25 turbofans comenzó su programa de desarrollo de vuelo. Antes de su disolución y en un esfuerzo por aumentar el potencial de exportación del Yak/AEM-130, Yakovlev OKB y Aermacchi estudiaron la posibilidad de volver a combinar el avión con turbofans F124 desarrollados por la compañía internacional Turbina Engine Co. (ITEC, una subsidiaria de la compañía AlliedSignal). La disolución de la asociación entre Yakovlev y Aermacchi puso fin a estos estudios conjuntos, pero el motor F124 fue, de hecho, elegido por la compañía italiana para su propia versión del Yak-130. En diciembre de 1999, Yakovlev y Airmacchi tomaron caminos separados en el desarrollo posterior del diseño básico. Airmacchi recibió un conjunto completo de documentación sobre el Yak-130 de la parte rusa de conformidad con un acuerdo entre los gobiernos de Rusia e Italia; La transferencia de documentación se consideró como un pago parcial de la deuda rusa a Italia. Sobre la base de esta documentación, la compañía italiana modificó el diseño para cumplir con los requisitos de los posibles clientes occidentales y produjo su propia versión 'Occidentalizada' del Yak-130 que recibió la designación Aermacchi M-346. Externamente, este entrenador de combate es muy similar al primer prototipo Yak-130, pero presenta un rediseño estructural completo, un conjunto occidental de aviónica y motores occidentales. El avión está propulsado por dos turbofans Honeywell FIAT Avio F124-200 desarrollados conjuntamente por los fabricantes de motores de Estados Unidos e Italia. Aermacchi está posicionando la aeronave para cumplir con el requisito 'Eurotraining' de AJEPT (Entrenamiento de Piloto de Jet Europeo Avanzado) de 12 naciones. Según los términos del acuerdo Yakovlev/Aermacchi, Aermacchi tiene el derecho exclusivo de comercializar a su entrenador en los países miembros de la OTAN, mientras que Yakovlev tiene el derecho exclusivo al mercado de la CEI (Comunidad de Estados Independientes, Agrupación de Países compuesta

por diez de las quince exrepúblicas soviéticas). El Yak-130 tiene el nombre de Mitten para La OTAN y la entrega de los primeros cuatro entrenadores con capacidad de combate Yak-130 (este lote se denominó como '90 Red') fue completada por la fábrica de aviones 'Sokol' Nizhniy Novgorod en la primavera de 2009, y realizó su primer vuelo desde Nizhniy Novgorod-Sormovo el 19 de mayo. A fines de julio fue aceptado formalmente por la Fuerza Aérea Rusa. La planta 'Sokol' completó dos más de producción Yak-130s ('91 Red' y '92 Red') antes de fin de ese año, mientras que la finalización de la cuarta aeronave construida por Nizhniy Novgorod '93 Red' se pospuso hasta 2010. El programa superó un hito importante el 17 de diciembre de 2009, cuando se aprobó el protocolo de ensayos de aceptación del estado, que acepta la aeronave para el servicio. Los primeros cuatro aviones de producción fueron entregados a la Fuerza Aérea Rusa y el 9 de mayo de 2010, los cuatro aviones participaron en el desfile militar en la Plaza Roja de Moscú, formándose con un IL-78M y un par de bombarderos tácticos Su-24M. Los entrenadores se reasignaron a Kubinka AB para la ocasión, junto con el cuarto prototipo estándar de producción ('04 White'), que era el avión de respaldo. Los ocho Yak-130 restantes bajo el contrato inicial se entregarían a fines de 2010. Desafortunadamente, el 29 de mayo de 2010, el Yak-130 '93 Rojo' se estrelló inmediatamente después del despegue de Lipetsk, la tripulación de los dos pilotos fueron eyectados de manera segura. Los otros tres ejemplares fueron puestos en tierra en espera de una investigación. A pesar de que finalmente se descubrió que la causa era un mantenimiento inadecuado antes del vuelo (el personal de tierra no estaba lo suficientemente familiarizado con el avión), los Yak-130 en Lipetsk permanecieron en tierra y las demás entregas se pusieron en espera. El 6 de abril de 2011 tuvo lugar un evento muy esperado en Borisoglebsk, Región de Voronezh, cuando cinco nuevos Yak-130 llegaron de Nizhni Novgorod y fueron entregados a la Fuerza Aérea de Rusia. Los preparativos para la entrega habían continuado desde fines de marzo. Así, el Regimiento de entrenamiento Aéreo de Borisoglebsk se convirtió en la primera unidad operativa en cambiar el L-39C Albatros, por el moderno Yak-130. El Yak-130 es el primer avión militar completamente nuevo desarrollado y que alcanza la producción en la Rusia post-soviética. El avión representa a la última generación de entrenadores. Su aerodinámica

avanzada y la aviónica totalmente digital (incluido un sistema de control de Fly By Wire programable), así como la variedad inusualmente amplia de armas compatibles, pueden hacer del Yak-130 un activo invaluable tanto en el entrenamiento como en los roles de ataque; Según los diseñadores, el sistema de control puede programarse para que la aeronave se comporte como cualquier otro tipo de avión, emulando su estabilidad y manejo.









Durante 2018, los pilotos de prueba de Yakolev establecieron records mundiales con el Yak-130. La Fédération Aéronautique Internationale (La Federación Aeronáutica Internacional es un organismo que se dedica a la elaboración de normas y el mantenimiento de registros para la aeronáutica y la astronáutica. También es el órgano rector internacional de los deportes aéreos) registró los records establecidos por los pilotos de prueba de Yakovlev Design Bureau volando el entrenador de combate Yak-130.

Record	Performance	Tripulación
Tiempo de ascenso a 6000 m	1 min 42 seg	Oleg Kononenko Vasily Sevastianov
Tiempo de ascenso a 9000 m	2 min 44 seg	Oleg Kononenko Oleg Mutovin
Tiempo de ascenso a 3000 m con 1000 kg de carga	1 min 16 seg	Andrey Voropaev Oleg Kononenko
Tiempo de ascenso a 6000 m with 1000 kg de carga	2 min 07 seg	Andrey Voropaev Oleg Mutovin
Tiempo de ascenso a 9000 m with 1000 kg de carga	3 min 30 seg	Andrey Voropaev Vasily Sevastianov
Tiempo de ascenso a 2000 m con 2000 kg de carga	1 min 17 seg	Vasily Sevastianov Oleg Mutovin
Tiempo de ascenso a 3000 m con 2000 kg de carga	1 min 26 seg	Vasily Sevastianov Oleg Mutovin
Tiempo de ascenso a 6000 m con 2000 kg de carga	2 min 39 seg	Vasily Sevastianov Andrey Voropaev
Tiempo de ascenso a 9000 m con 2000 kg de carga	4 min 43 seg	Vasily Sevastianov Oleg Kononenko



Comparación con aviones similares

	 Yak-130	 Aermacchi M-346	 BAE Hawk T2 (Mk. 128) LIFT	 Hongdu L-15	 Aero L-159 ALCA	 KAI T-50 Golden Eagle
Entada en servicio	2010	2011	2009	2013	2001	2007
Se produce desde, año	2009	2010	—	2012	1997—2003	2005
Envergadura, m	9,84	9,72	9,94	9,48	9,54	9,45
Longitud, m	11,49	11,49	12,43	12,27	12,72	13,14
Peso vacío, kg	4600	4600	4480	4960	4350	6470
Peso cargado, kg	10 290	10 200	9100	9500	8000	12 300
Capacidad de armamento, kg	3000	3000	3000	3000	2700	3740
Techo de vuelo, m	12 500	12 500	13 500	13 000	13 200	14 630
Velocidad máxima operativa, km/h	1060	1060	1030	1060	936	1640
Alcance, km	2000	2000	2500	2000	1600	1851
Planta motriz	2 × Turbofán AI-222-25	2 × Turbofán Honeywell F124-GA-200	1 × Turbofán Rolls-Royce Adour Mk. 951	2 × Turbofán AI-222-25	1 × Turbofán Honeywell F124-GA-100	1 × Turbofán General Electric F404





HOBBYMEX TU TIENDA VIRTUAL DE MODELISMO

WWW.HOBBYMEX.COM

TEL. 5277144

AGRICULTURA NO. 67-D
COL. ESCANDÓN

¡Encuentra ya! el departamento
de tus sueños en **MapLander.**

Descárgala gratis





INFORMES Y
RESERVACIONES

venavolarmexico@gmail.com



@VenAVolarMexico



@venavolar_mex



@venavolarmexico

Vico Gutiérrez. Pionero del Vuelo Libre en México.

Por: Jesús Núñez

Hace varios años cuando inicié el programa de Vuelo Libre, mi principal motivación era promover las diversas actividades del apasionante mundo de la aviación y mostrar a las personas la experiencia única de volar, pero hubo un punto que no consideré; cada vez que regresaba de uno y otro viaje me daba cuenta que conocía a personas extraordinarias, que más allá de compartirme su pasión por el vuelo me brindaban la posibilidad de conocer su aspecto humano, y eso es algo que me ha llenado de gran satisfacción y me ha llevado a tener amigos en diversos lugares del mundo. Hoy les presentaré una extraordinaria persona, pionero del vuelo libre en México y para eso viajaremos a Valle de Bravo, considerado a nivel mundial uno de los mejores lugares para realizar vuelo en ala Delta y Parapente. En Valle de Bravo, vive una de las familias que han sido grandes protagonistas del deporte aéreo, me refiero a la familia Gutiérrez. como antecedente nos remontamos a 1929 cuando Agustín Gutiérrez Peláez, apodado el "El Gato", a la edad de 18 años saltó de un biplano en paracaídas como voluntario para formar parte de los primeros cuerpos de paracaidismo del Ejército de México. Este es el inicio de una exitosa vida como piloto pionero de la aviación civil en México y de una larga tradición familiar, que la han llevado con gran pasión y energía sus hijos; uno de ellos es Vico Gutiérrez.

La pasión de Vico por volar nace oficialmente en 1976, cuando se inicia como pionero del vuelo en Ala Delta en México, para luego adentrarse en el mundo de los aviones ultraligeros. Hoy en día Vico es uno de los pilotos más experimentados en aviones ultraligeros, esto lo ha llevado a realizar increíbles aventuras de vuelo, una de ellas fue el proyecto llamado "Papalotzin", nombre que en náhuatl significa mariposa pequeña, y consistió en volar la ruta completa de la mariposa monarca desde Canadá hasta México, recorriendo más de 4,500 kilómetros en 72 días. Esta fantástica proeza única en su género hasta el momento, revistió a Vico de fama a nivel mundial en el ambiente de la aviación deportiva. Con el tiempo Vico se ha comprometido fuertemente con el cuidado del medio ambiente y

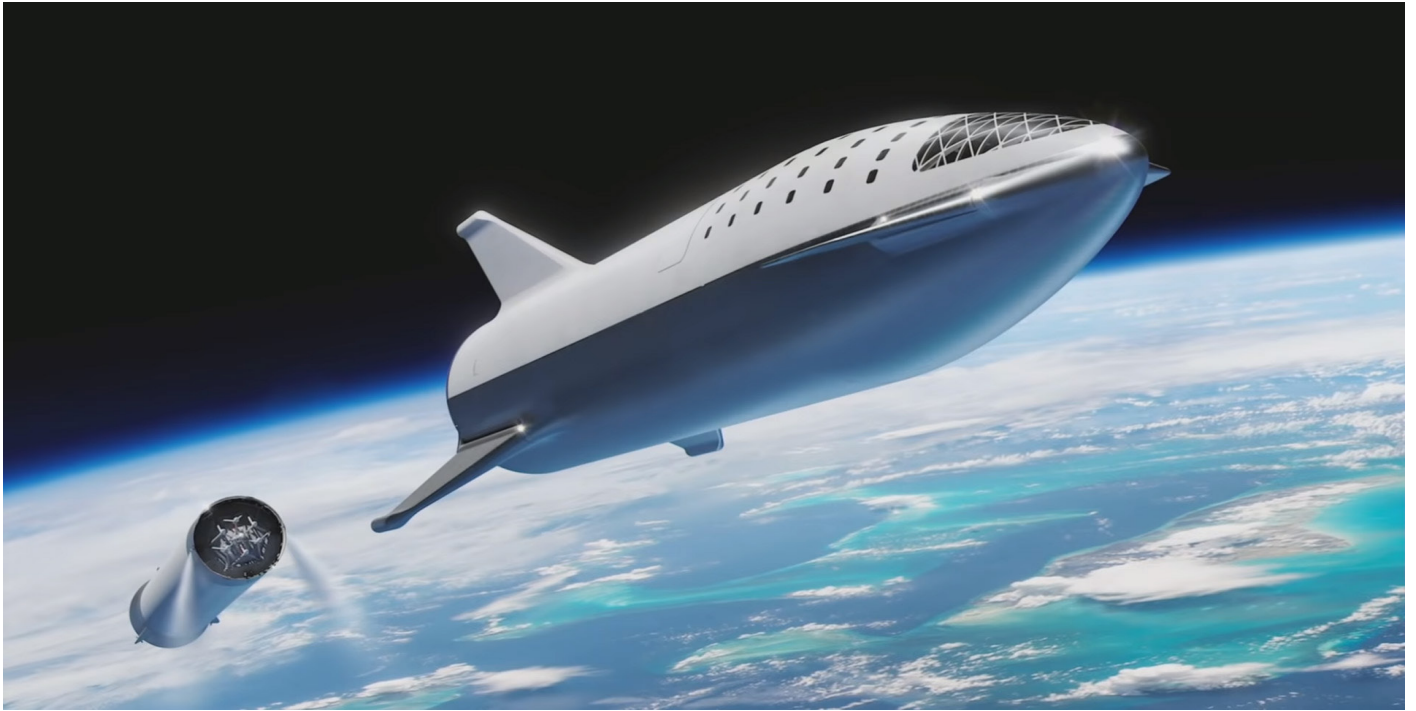
la naturaleza, esto lo ha llevado a promover diversas acciones en pro de la fauna y el cuidado de áreas verdes en México y en el extranjero, así como a participar en proyectos de aviación con el uso de energías no contaminantes. Los invito a conocer a Vico Gutiérrez, con quién también podrán vivir la experiencia de un vuelo en ultraligero y compartir con él su pasión por el vuelo ... www.facebook.com/vuelaaqui





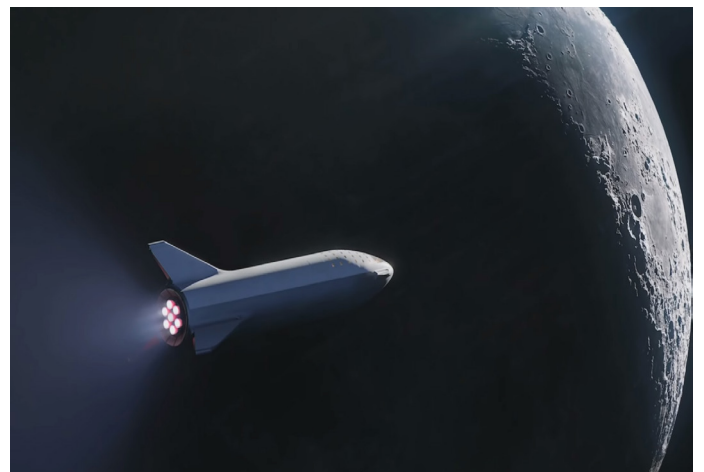
Pasajeros con Destino a Marte y la Luna, Favor de Esperar unos Años: Gracias

Por: Erni Ramos Imágenes: SPACEX



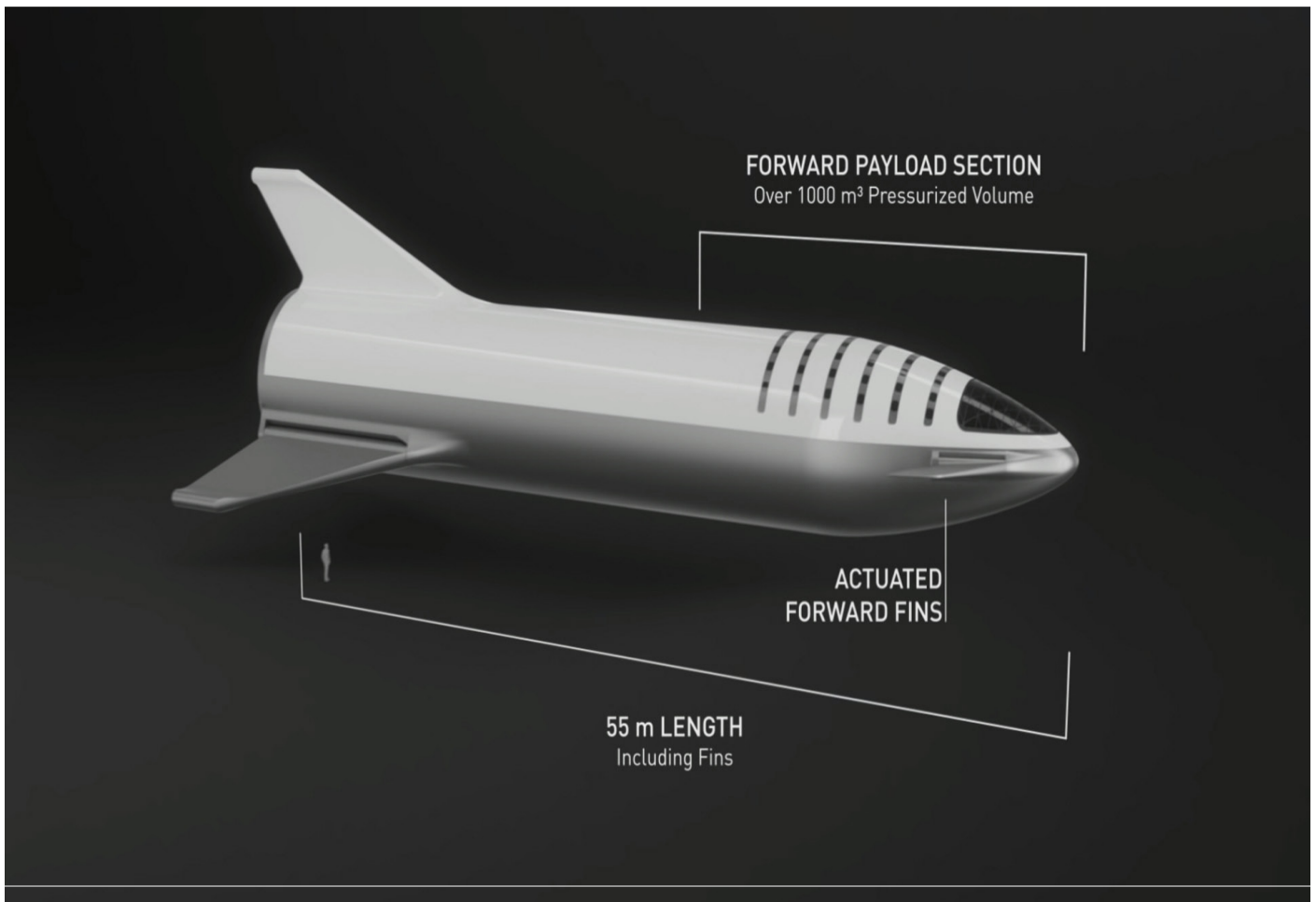
Desde los primeros pobladores en la tierra los seres humanos se han destacado por su instinto dominador; arrebatados, conquistadores de pueblos y continentes siempre en lucha por la supremacía de razas y nunca conformes con lo obtenido para beneficio colectivo. Esa larga visión de dominio ha tenido a lo largo de la historia muchos exponentes, uno de los más relevantes fue Julio Verne, quien adelantado en su época a los planes para conquistar el espacio escribiría en 1865 el libro: De la Tierra a la Luna, lectura que un centenar de años después dejara la ficción para convertirse en una loca realidad frenada por la corta visión de desarrollo en las ideas para colocar una colonia en la luna habitada por seres humanos. Ahora resulta que la cuna de la humanidad, atacada, vilipendiada, medio destrozada, contaminada por sus mismos pobladores, ya no es suficiente y los hombres de ciencia buscan afanosamente la conquista de nuevos satélites y planetas habitables por el ser humano como es el caso de La Luna y Marte. Miles de millones de dólares se siguen invirtiendo desde los años sesenta en que la nave Vostok 1 tripulada por el cosmonauta ruso Yuri Gagarin, fuera el banderazo de arranque a esa loca carrera por conquistar al infinito y más allá.

¿Quién da más por un viaje a La Luna? Y que se las gana el empresario japonés Yusaku Maezawa quien tentativamente viajaría a nuestro satélite en el año 2023. No es por intrigar pero el archirecontrario comerciante oriental debe leer muy bien la letra chiquita del contrato amarrado con SpaceX de Elon Musk, porque la realidad es que Maezawa únicamente podrá orbitar el satélite lunar pues de acuerdo con especialistas en la materia sería muy arriesgado un alunizaje de civiles inexpertos sin el conocimiento ni preparación necesarios para enfrentar situaciones adversas frecuentes en la estratósfera.



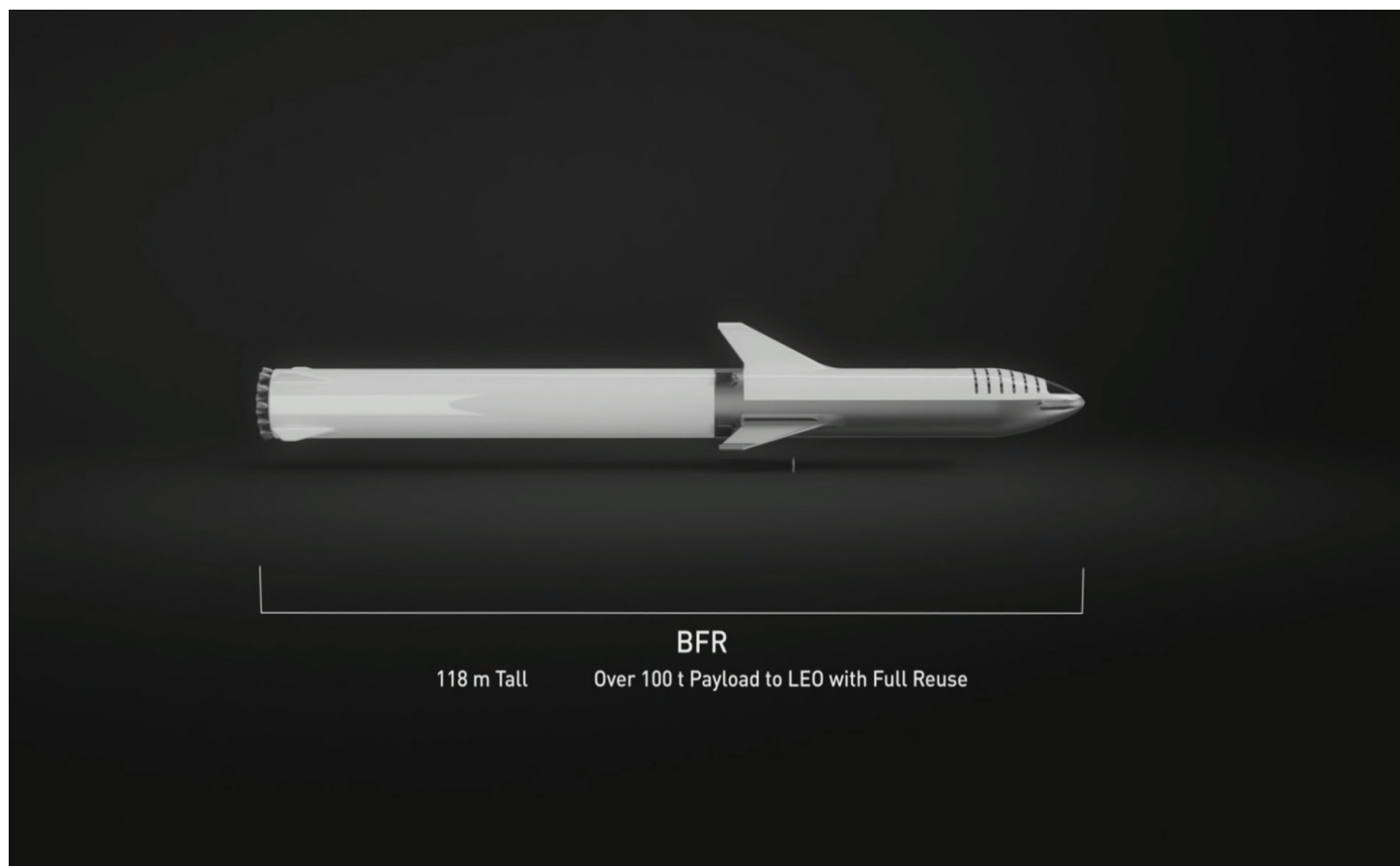
La Big Falcon Rocket –BFR– diseñada por los científicos de SpaceX, podría intentar hacerle sombra al legendario Halcón Milenario de Han Solo, al estar diseñada con 106 metros de largo, 40 camarotes para albergar 100 pasajeros, salas de entretenimiento y un sinfín de amenidades que harán más placentero el trayecto de 384 mil kilómetros que separan a La Tierra de La Luna; esto es, un hotel espacial gran turismo que algún día transportará al comerciante japonés con su reducido séquito de invitados. De los detalles mundanos sobre cuánto costó el viaje al ganador no se habla, pero suenan en el espacio cantidades que rebasan los cientos y podrían convertirse en miles de millones de dólares. El mismo multimillonario Elon Musk no acaba de aterrizar el proyecto BFR, cuando ya sueña con la colonización de Marte; sí, leyeron bien nuestros millones de lectores interplanetarios, el CEO de SpaceX anda en la búsqueda de intrépidos voluntarios dispuestos a morir en el intento, por aquello de que el planeta rojo se encuentra en el límite de la zona habitable. Terraformar Marte, o sea, convertir al planeta en habitable es el debate del que no salen los

científicos del mundo. La densidad de su atmósfera por el dióxido de carbono, el suelo, el subsuelo, la ignorancia sobre si es posible excavar para extraer agua sin resultados adversos o efectos colaterales, sugieren a nuestros expertos la posibilidad de que todavía pasen cuando menos otros 20 años antes de tener un diagnóstico, sea éste favorable o en contra del hábitat marciano. Mientras la NASA aun contempla como posibilidad el enviar una tripulación para el 2030, basados en la información enviada por el robot Curiosity desde el 2011, por su parte el empresario constructor de naves espaciales alardea su proyecto de crear una colonia humana y que en un futuro no muy lejano contaría con mil naves para transportar nuevos inquilinos que ya se encuentran hartos de la contaminación y los claxonazos en la tierra, sin importar el que los hombres de ciencia todavía no hablan sobre los efectos que el cambio de atmósfera, vivir permanentemente con un traje de astronauta puesto, que por cierto no se ha diseñado, generarían al cuerpo humano. Viajar 55 o 255 millones de kilómetros a Marte dependiendo de la posición del



planeta rojo en relación a la tierra, también puede tener efectos adversos al organismo. La realidad es que toda parece indicar que vivir en La Luna o en Marte todavía estará por un buen número de años en la ficción y en mentes refulgentes como la de Julio Verne. Si ya lo había planeado comience por desempacar y resígnese a acompañarnos en este mundo terrenal. Si alguna esperanza cobija su optimismo, no quiero ser un mala entraña pero deséchela de inmediato porque le entero que no existe en el mundo un presupuesto capaz de absorber la inversión requerida para crear colonias humanas en Luna o Marte, ni con la idea de Estados Unidos para realizar la coperacha entre unos 50 países. Sería más barato dar comida, educación y generar fuentes de trabajo en terricolandia, claro que las mentes visionarias del futuro dicen que los recursos naturales de la tierra se agotan, ya no cabemos, la contaminación en exceso, los trabajos de 8 horas diarias, los jefes exigentes, mares contaminados donde ya no se puede nadar, la convivencia entre Godínez y Hípsters y todas esas menudencias, hacen cada día más inhabitable nuestro planeta que podría exterminarse en unos pocos millones de años. “La Tierra es la cuna de la humanidad, pero no podemos vivir para siempre en una cuna”, dijo

alguna vez el filósofo ruso Konstantín Tsiolkovski, aunque cuando dejamos la cuna es porque hemos aprendido a caminar y al parecer la humanidad todavía se encuentra en pañales. ¿La Luna o Marte? Compre su boleto con antelación no vaya a perder el vuelo.





Para que nunca pierdan tu tarjeta de presentación.

La metamorfosis de tus tarjetas de presentación clásicas a la BusinessCard digital. Bien fácil crea, imprime, guarda y organiza todas tus tarjetas de presentación y las de tus contactos en línea y compártelas desde tu smartphone por WhatsApp y tus demás redes sociales. Pon tu negocio en el mapa de la primera red global de negocios **BusinessCard**.

Descárgala gratis



LOS 747 DE LUFTHANSA

Han pasado 50 años desde que el primer Boeing 747-100 despegó de Seattle en su primer vuelo oficial el 9 de febrero de 1969. El Boeing 747-100 fue el avión de pasajeros más grande que el mundo había visto hasta ese día. La historia de éxito de la familia de aviones Boeing 747 comenzó a mediados de los años 60, cuando Boeing desarrolló un avión a reacción de fuselaje ancho como respuesta a las crecientes necesidades de la aviación. Después de menos de cuatro años de planificación y desarrollo, en el que también participaron los ingenieros de Lufthansa, el avión, construido a partir de unos seis millones de piezas individuales, estaba listo para llevarlo al cielo. El primer Boeing 747-130 con el registro de Lufthansa "D-ABYA" llevó el número de producción 12. El "Yankee Alpha", como se llamaba dentro de la compañía, fue entregado a Lufthansa el 9 de marzo de 1970 y se desplegó en el Ruta Frankfurt-Nueva York por primera vez el 26 de abril de 1970. Lufthansa fue la primera aerolínea europea en brindar a sus pasajeros

la oportunidad de volar en Jumbo Jet, siendo la segunda aerolínea internacional después de la extinta Pan American World Airways (PanAm).

La emoción de los pasajeros y la tripulación a bordo fue inmensa. Desde el punto de entrada al jet, uno se introduce en un "ambiente de fiesta y champán", escribió un periodista en ese momento. No es de sorprender, al considerar que había un bar en el Salón de Primera Clase en la cubierta superior del avión. Hasta el día de hoy, la "joroba" del Boeing 747, que alberga la cabina y el piso superior, sigue siendo la característica distintiva del Jumbo Jet en comparación con todos los demás tipos de aviones. La silueta del Boeing 747 ha dado forma a la era del jet y sigue siendo un icono de estilo para muchos entusiastas de la aviación. El Boeing 747, con casi 70 metros de longitud y una envergadura de casi 60 metros, fue bautizado por la prensa estadounidense como "Jumbo Jet", que ofrecía un espacio para 365 pasajeros en Lufthansa. La altura de





la cola, aproximadamente 19 metros, era más alta que un edificio de cinco pisos. Con sus cuatro motores del 747 lograron más del doble del rendimiento del Boeing 707, que anteriormente se había utilizado en vuelos de larga distancia en el tráfico aéreo intercontinental, pero solo podía acomodar a unos 150 pasajeros. Antes de aceptar su primer Jumbo Jet, Lufthansa tuvo que adaptar el manejo de sus aeronaves y pasajeros para que pudieran hacer frente a las diferentes dimensiones de la aeronave. Los nuevos puentes de embarque de pasajeros, tractores especiales, carretillas elevadoras de cocina y camiones cisterna se desarrollaron en el aeropuerto de Frankfurt, incluido un hangar para aviones de 27,000 metros cuadrados con espacio para hasta seis aviones Jumbo. Además, hubo que poner a disposición más mostradores en la sala de boletaje. Después de que Lufthansa también operara sus modelos posteriores (747-200 y 400), fue la primera aerolínea de pasajeros del mundo en recibir el primer "nieta" del Jumbo Jet, el Boeing 747-8, el 2 de mayo de 2012. El

moderno avión puede acomodar hasta 364 pasajeros en Primera clase, clase ejecutiva, clase económica superior y clase turista. Consume poco más de tres litros de combustible por pasajero a lo largo de 100 kilómetros y tiene un 30% menos de emisiones de ruido que su antecesor. Cuando Lufthansa dio a conocer su nuevo esquema de pintura hace aproximadamente un año, un Boeing 747-8 fue el primer avión que se presentó con la nueva imagen. Al igual que el primer avión 747 hace 50 años, esta máquina también se llama "Yankee Alpha". El Jumbo Jet no solo tuvo una carrera como avión de pasajeros. En marzo de 1972, Lufthansa se enfrentó al "primer Boeing sonriente" del mundo: la versión de carga, el Boeing 747-230F. Su proa se abrió horizontalmente, facilitando la carga incluso de productos voluminosos. El Jumbo Jet fue apodado "Trago de escarabajos", ya que tenía espacio para 72 escarabajos VW en su fuselaje.

¡Feliz cumpleaños, Jumbo!

Es tiempo de cumplir tu sueño...

¡ESTUDIA PILOTO AVIADOR!



- Escuela de Vuelo Aeronáutica Vitar
- Dirección: Bellas Artes 362, Federal, 15700, CDMX
- Teléfono: 01 55 5571 2600



Boeing entrega el primer Dreamliner 787 para WestJet

El 17 de enero se entregó el primero de los diez 787 Dreamliners a WestJet, que marca el inicio de la expansión global de la aerolínea. Al haber operado durante mucho tiempo una flota de aviones Boeing de un solo pasillo, WestJet utilizará el 787-9 para servir de manera rentable a nuevas rutas internacionales. Esta primavera, WestJet utilizará el Dreamliner 787-9, el de mayor alcance que puede volar 7.635 millas náuticas (14.140 km), para ofrecer el primer vuelo que conecta Calgary y Dublín. La aerolínea también ofrecerá un servicio de Dreamliner sin escalas entre Calgary y Londres Gatwick y Calgary y París. El 787 Dreamliner, el jet de pasajeros más vendido en la historia con alrededor de 1,400 pedidos, permite a las aerolíneas reducir el uso de combustible y las emisiones entre un 20 y un 25 por ciento y atender destinos lejanos. La combinación de eficiencia de combustible y largo alcance ha ayudado a las aerolíneas a ahorrar más de 30 mil millones de libras de combustible y abrir más de 210 rutas sin escalas. El 787-9 de WestJet tendrá capacidad para 320

pasajeros en una configuración de tres clases. “Estamos muy contentos de dar la bienvenida a nuestros amigos en WestJet a la familia Dreamliner. La aerolínea ha logrado un crecimiento impresionante con el Boeing 737 y ahora utilizará el incomparable rendimiento y las comodidades de los pasajeros del 787 para lanzar una nueva era global “de manera rentable”, dijo Ihssane Mounir, vicepresidente senior de ventas comerciales y marketing de The Boeing Company. En preparación para sus nuevos Dreamliners, WestJet recientemente agregó soluciones digitales impulsadas por Boeing AnalytX, para optimizar sus operaciones. Estos incluyen Airplane Health Management, que proporciona análisis predictivos para optimizar las operaciones de la flota de WestJet 787, así como Toolbox, que ofrece información en tiempo real para que los técnicos resuelvan rápidamente los problemas de mantenimiento y mantengan el horario de las aerolíneas.



MENU FAUCHON, EL NUEVO MENU A LA CARTE DE AIR FRANCE.

En asociación con la prestigiosa compañía francesa de comida gourmet y delicatessen FAUCHON, Air France ofrece su nuevo menú a la carta a bordo de todos sus vuelos de larga distancia. Sébastien Monceaux, chef ejecutivo de FAUCHON, tiene menús diseñados exclusivamente para Air France que incluyen una entrada, un plato principal, queso y postre.

Como embajadores de la alta cocina francesa, Air France y FAUCHON se han unido para ofrecer a los clientes de la compañía una experiencia gourmet en vuelos alrededor del mundo.

Este menú se puede disfrutar a bordo a partir de abril de 2019.

Menú de primavera / verano disponible de abril a septiembre de 2019:

Entrada: Escalopas con cítricos y pepinillo rojo.

Plato principal: Filete de guinea y jugo de romero con zanahoria, coco y puré de cilantro

Queso: Camembert servido con chutney de fresa

Postre: Trío de macarrones de pistacho, frambuesa y limón.

Menú de otoño / invierno disponible de octubre de 2019 a marzo de 2020:

Entrada: Crema de alcachofa acompañada con finas hierbas, pollo y salsa de foie gras.

Plato principal: Escalopas fritas en salsa de cítricos y trigo bulgur con especias

Queso: Comté Servido Con Chutney de Piña al Curry

Postre: Caramel éclair por el pastelerode FAUCHON, François Daubinet

El menú a la carta de Air France firmado por FAUCHON está disponible al precio de 28 euros inc. IVA u 8,500 millas Flying Blue, como alternativa al menú ofrecido a bordo.

Acerca de FAUCHON

Desde su creación en 1886 en París, FAUCHON se ha esforzado por compartir la excelencia de la cocina francesa en todo el mundo. En su gusto por lo raro y único, la marca incorpora originalidad, audacia y creatividad en dos menús que se ofrecen a bordo de los vuelos de Air France que parten de París a partir de abril de 2019. Un intermedio gourmet que ofrece a los viajeros una experiencia culinaria única con platos exclusivos creados por FAUCHON. Chef ejecutivo, Sébastien Monceaux. Cada creación gourmet respeta la calidad excepcional de los ingredientes de temporada y un equilibrio de sabores en una combinación perfecta de texturas y colores.

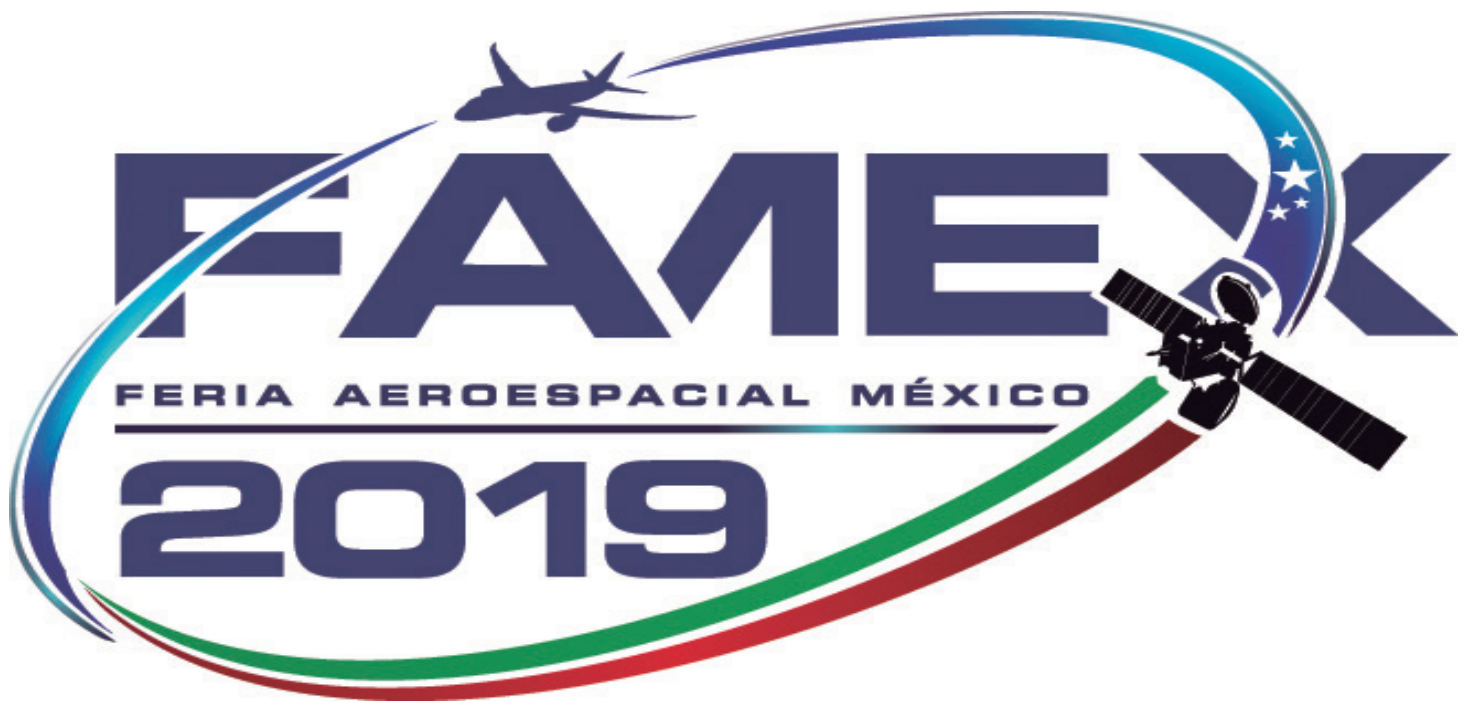


El primer A330neo de Air Senegal llega a Dakar

El primer A330neo de Air Senegal aterrizó en el mes de enero en el Aeropuerto Internacional Blaise-Diagne en Dakar. El A330neo, pintado con los colores de Air Senegal y denominado "Casamance", se presentó durante una ceremonia a la que asistieron Su Excelencia Macky Sall, Presidente de la República de Senegal, y Philippe Bohn, Director Ejecutivo de Air Senegal. Air Senegal, que comenzó a operar en 2018, está programado para recibir su primer A330neo en las próximas semanas, lo que lo convierte en la primera aerolínea africana en recibir y operar al miembro más nuevo de la familia Airbus de fuselaje ancho. El Airbus de Air Senegal, está equipado con una cabina de tres clases que comprende 32 asientos Business, 21 Premium Plus y 237 asientos de clase económica, planea operar su primer A330neo en la próxima ruta que se abrirá Dakar-París y así desarrollar su red de medio y largo alcance. El A330neo es un avión de nueva generación basado en el éxito del A330 y aprovecha la tecnología del A350 XWB. Incorpora motores Rolls-Royce Trent 7000 de nueva generación altamente eficientes, y

una nueva ala optimizada en 3D de mayor alcance con los nuevos Sharklets. En conjunto, estos avances traen una reducción significativa en el consumo de combustible del 25% en comparación con las aeronaves competidoras de generaciones anteriores de tamaño similar. El A330 es una de las familias de fuselaje ancho más populares de la historia, ya que ha recibido más de 1.700 pedidos de 120 clientes.





Hace algunos días se confirmó para enojo de algunos y beneplacito de otros, la cancelación de la participación los CF-18 que habrían de venir a FAMEX 2019, en su lugar se han confirmado dos gigantes de carga un CC-177 y un CC-130J, ojalá pronto nos puedan informar si podremos verlos volar sobre Santa Lucia ¡Esa sería la mejor noticia de aviación desde hace muchos años!

Estimados miembros de la comunidad aeroespacial

A nombre del General, Rodolfo Rodríguez Quezada, Presidente de la Feria Aeroespacial de México (FAMEX-2019), reciban un cordial saludo, y en relación con el reciente anuncio de la Base Aérea Militar de Santa Lucía como Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, les informamos que:

El extraordinario evento de la Feria Aeroespacial México (FAMEX-2019), se realizará tal como está programado y no se verá afectado en lo más mínimo, teniendo lugar en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, Estado de México, del 24 de abril al 27 de abril de 2019.

Por lo tanto, invitamos a la comunidad aeronáutica nacional e internacional, a participar de manera activa y entusiasta en este gran evento, que aún cuenta con un 30 por ciento de espacios disponibles para la promoción de sus empresas.

Asimismo, nos complace informarles que el Gobierno de Canadá ha aceptado con gran beneplácito la distinción de ser el "País Invitado de Honor" de FAMEX-2019, anunciando su participación en un pabellón canadiense donde se incluirán más de cincuenta empresas del sector aeronáutico y espacial; así como un avión CC-177 Globemaster y un avión CC130J Hércules de la Real Fuerza Aérea Canadiense.

La Fuerza Aérea de Indonesia hace un pedido de ocho H225M adicionales



Bajo el acuerdo entre el Ministerio de Defensa de Indonesia y PT Dirgantara Indonesia (Persero) (PTDI), los helicópteros probados en combate de 11 toneladas se entregarán a la fuerza aérea al reensamblar y completar el equipamiento de la misión y la personalización de PTDI en su instalación en Bandung, Indonesia. Estos helicópteros adicionales se unirán a la flota existente de seis H225M de la fuerza aérea para realizar misiones similares de búsqueda y rescate.

“Damos la bienvenida a la selección de Indonesia de nuestros helicópteros H225M para su flota en expansión. El H225M es un helicóptero probado en combate que es bien considerado por los clientes militares en todo el mundo, y el pedido adicional de Indonesia habla fuertemente de su confianza en los helicópteros de Airbus”, dijo Ben Bridge, Vicepresidente Ejecutivo de Negocios Globales de Airbus Helicopters. “Indonesia sigue desempeñando un papel vital en la huella industrial global de Airbus Helicopters. Con un socio de confianza en PTDI, estamos listos para apoyar la disponibilidad de la

flota de Indonesia”.

Airbus Helicopters e Indonesia tienen una relación duradera de más de 40 años que se remonta a 1976, cuando PTDI obtuvo su licencia para producir el helicóptero NBO-105. Específicamente en el H225, PTDI se convirtió en un proveedor clave del fuselaje trasero y del fuselaje principal del helicóptero en 2008, con una producción total en Indonesia en 2011. Las dos compañías ampliaron la cooperación industrial en 2017, para incluir soporte y servicios dedicados a la flota militar indonesia de helicópteros.

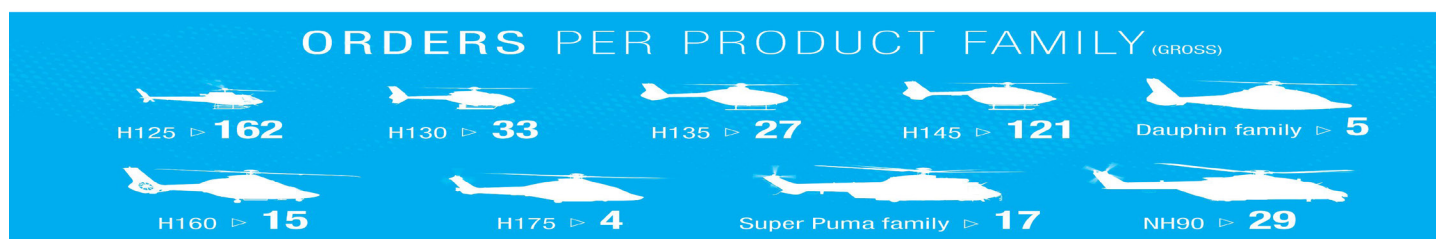
El H225M está actualmente en servicio en todo el mundo con 88 helicópteros entregados hasta la fecha. Recientemente superó el hito de 100,000 horas de vuelo, luego de su primera entrega a la Fuerza Aérea Francesa en 2006. Desde entonces, el H225M ha demostrado su confiabilidad y durabilidad en múltiples entornos de combate y áreas de crisis.

Airbus Helicopters registra un fuerte aumento de las ventas en 2018

El 23 de enero de 2019 en Marignane Airbus Helicopters dió a conocer sus resultados de 2018. Entregó 356 helicópteros y registró unos pedidos brutos de 413 helicópteros (netos: 381) (350 brutos en 2017), manteniendo su liderazgo en los mercados civil y parapúblicos. A su vez, reforzó su posición en el mercado militar gracias a importantes éxitos en distintas campañas internacionales. La compañía registró 148 pedidos de helicópteros ligeros bimotores de la familia H135/H145 y 15 pedidos para el helicóptero de nueva generación H160. Al final del año pasado, la cartera global de pedidos ascendía a 717 helicópteros. “Nuestro resultado comercial en 2018 demuestra la capacidad de adaptación que hemos desarrollado como compañía para desenvolvernos en un entorno exigente”, declaró Bruno Even, CEO de Airbus Helicopters. “A pesar de que los mercados civil y parapúblico siguen mostrándose débiles en todo el mundo, hemos conseguido mantener el liderazgo mundial gracias a nuestra amplia y moderna cartera de productos y servicios, así como a nuestra presencia internacional. Al mismo tiempo, hemos incrementado nuestra cuota de mercado en el sector militar al conseguir importantes contratos con las principales fuerzas armadas del mundo, ofreciendo las mejores soluciones en cada una de las categorías. Gracias a esta tendencia positiva, disponemos de los medios para prepararnos para el futuro y continuar nuestra transformación con la innovación como punto central de atención

y contando con la fidelidad de nuestros clientes”. En 2018, Airbus Helicopters entregó el primero de los 100 H135 para China en Qingdao. Una línea de montaje final específica atenderá en esta ciudad la creciente demanda de helicópteros civiles y parapúblicos del mercado chino. El Government Flying Service de Hong Kong recibió los primeros H175 configurados para servicios públicos. El año pasado también fue un éxito para la familia Super Puma, que demostró su versatilidad al ser seleccionada en campañas militares clave y atrayendo nuevos clientes civiles y parapúblicos con helicópteros H225 reacondicionados que anteriormente operaban en el mercado del petróleo y el gas. Asimismo, el 2018 también resultó ser un año muy positivo para el NH90, con un contrato por 28 unidades de la parte de Qatar y la ampliación de pedido de España de 23 unidades adicionales. En 2018 se alcanzaron importantes hitos en varios programas, como por ejemplo el arranque y las pruebas en tierra de CityAirbus, el demostrador tecnológico de despegue y aterrizaje vertical eléctrico (eVTOL, por sus siglas en inglés), cuyo vuelo inaugural está previsto para principios de 2019. El primer H160 de serie también comenzó los ensayos en vuelo en 2018, así como el demostrador del sistema aéreo no tripulado VSR700, que realizó sus primeros vuelos sin tripulación a finales de año.

AIRBUS HELICOPTERS RESULTS 2018



Comienza la construcción de la instalación de manufactura del A220 de Airbus en Estados Unidos



El crecimiento de la actividad manufacturera de Airbus en Estados Unidos ha avanzado hoy un paso más en Mobile (Alabama); una ceremonia inaugural ha señalado el inicio oficial para la construcción de la planta de manufactura del A220. La cadena de montaje dará respuesta a la creciente demanda norteamericana del modelo A220, la última oferta en la línea productos de aviones comerciales de Airbus. Tom Enders, CEO de Airbus, y Guillaume Faury, presidente de Airbus Commercial Aircraft, encabezaron la celebración y dieron la bienvenida a los cerca de 700 asistentes, entre ellos ejecutivos de Airbus y de otros sectores industriales, empleados de fabricación de Airbus, dignatarios estatales y nacionales, y líderes de la comunidad local. La nueva cadena de montaje, que es la segunda instalación de producción de aviones comerciales de la compañía en suelo estadounidense, se ubicará dentro del complejo Mobile Aeroplex en Brookley, contigua a la cadena de producción de la Familia A320. La misma facilitará el montaje de las aeronaves A220-100 y A220-300 para los clientes de Estados Unidos. El inicio de la producción de aviones está previsto para el tercer trimestre de 2019, con la primera entrega de un A220 ensamblado en Mobile prevista para el 2020. Las nuevas instalaciones de producción del A220 estarán terminadas para el próximo año. Airbus mantiene unos lazos muy fuertes y antiguos con Estados Unidos, y sus aviones operan con las mayores compañías aéreas del país. Además, es uno de los principales socios de las compañías y trabajadores del sector aeroespacial estadounidense. En los últimos tres años, Airbus ha invertido 48.000

millones de dólares en Estados Unidos con cientos de proveedores norteamericanos en más de 40 estados, lo que equivale al sustento de más de 275.000 puestos de trabajo americanos. Entre sus instalaciones en Estados Unidos, Airbus cuenta con centros de ingeniería en Kansas y Alabama; una gran instalación de formación en Florida, y dentro de poco con otra en Colorado; soporte de materiales y sede en Virginia; una cadena de montaje final y centro de entrega de aviones de la familia A320 en Alabama; un innovador think tank (A3) en California; un negocio de análisis de datos de drones (Airbus Aerial) en Atlanta, Georgia; instalaciones de fabricación y montaje de helicópteros en Texas y Mississippi; y una instalación de fabricación de satélites (OneWeb) en Florida. El A220 es el único avión construido expresamente para el mercado de 100-150 plazas, con una eficiencia inigualable en consumo y el confort de una cabina ancha en un avión de pasillo único. El A220 combina una aerodinámica de vanguardia, materiales avanzados y los últimos motores PW1500G Geared Turbofan de Pratt & Whitney para ofrecer, como mínimo, un consumo de combustible por plaza un 20 por ciento inferior al de aviones de generaciones anteriores. Con una autonomía de hasta 3.200 nm (5.920 km), el A220 brinda el rendimiento de aviones de pasillo único más grandes. Con una cartera de pedidos de más de 500 aviones hasta la fecha, el A220 reúne en definitiva todo lo necesario para acaparar la mayor parte del mercado de aviones de 100 a 150 plazas, que se estima representará como mínimo 7.000 unidades a lo largo de los próximos 20 años.

Es tiempo de cumplir tu sueño...

¡ESTUDIA PILOTO AVIADOR!



- Escuela de Vuelo Aeronáutica Vitar
- Dirección: Bellas Artes 362, Federal, 15700, CDMX.
- Teléfono: 01 55 5571 2600

