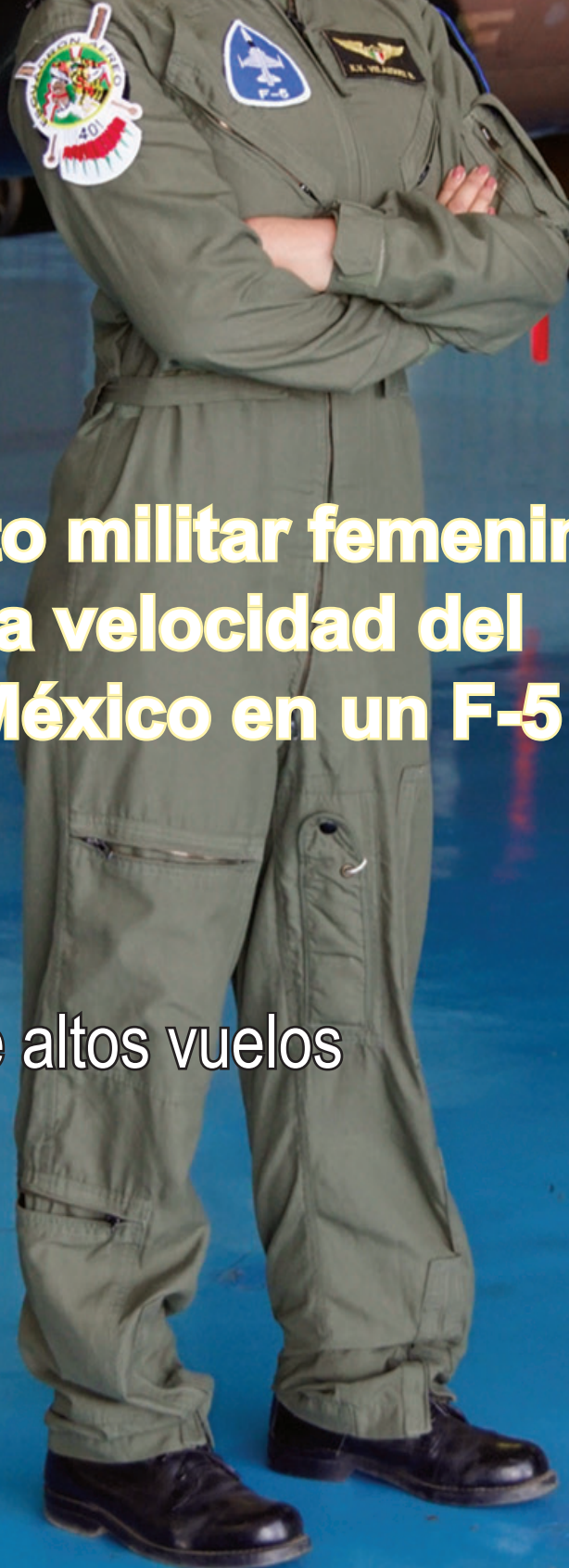


REVISTA VL

AVIACIÓN ESTILO DE VIDA



Primer piloto militar femenino en romper la velocidad del sonido en México en un F-5

**IATA SUMMIT:
Una cumbre de altos vuelos**



3.
EDITORIAL

4.
10 DE FEBRERO. DÍA DE LA
FUERZA AÉREA MEXICANA

5.
VOLARIS Y EL DR. SONRISAS

6.
PRIMER PILOTO MILITAR FEMENINO
EN SUPERAR LA
BARRERA DEL SONIDO EN UN F-5
EN MÉXICO

11
CUANDO EL TIEMPO VUELA

14.
SPARTAN C-27J

18..
IATA SUGIERE QUE LAS EMPRE-
SAS DE AVIACIÓN Y EL GOBIERNO
TRABAJEN JUNTOS

24.
ACTIVIDADES FAMEX 2019

26.
DESDE BRASIL...DA FUMACA

Y mas...

VL Aviación & Estilo de Vida

EQUIPO EDITORIAL

Ernesto Chavez Ramos
chavez2002@yahoo.com.mx

Jesus Nuñez
vuelolibretv@gmail.com

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

Copyright © 2019 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 voluntariamente se sujeta a lo siguiente: El usuario puede visualizar el contenido de la revista "Vuelo Libre", imprimirlo, copiarlo y almacenarlo en el disco duro de su computadora 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.

DISEÑO: F.GE

En la portada:
Tte. Velázquez
Foto: F.GE



Esa Maldita Necedad o, La Ignorancia Es la Madre de Todos los Vicios

Si a más de uno de los integrantes del nuevo gabinete relacionados con el tema se les preguntara sobre “asegurar la correcta gestión de los slots”, o bueno, algo más simplón como “los requisitos de gestión del tráfico aéreo” o ya de perdís; qué piensan hacer con el sistema de “hub and spoke”, la realidad es que ese más de uno se quedaría con cara de “¿juat?” y sin la menor idea sobre cómo elucidar en forma ejecutiva, sin esa verborrea ofensiva y desgastante que distingue a la clase política.

Las anteriores son 3 simples preguntas que revisten una importancia vital sobre el futuro de la aviación en México, como otras docenas, cientos o miles de interrogantes que se encuentran sin respuesta de una administración que un día tuvo una ocurrencia de campaña sobre suspender la construcción del NAIM, y que en los últimos meses no ha presentado avances ni cuenta con un proyecto ejecutivo que traiga la serenidad financiera que México requiere.

Personajes reconocidos en el mundo de la aviación saben de los riesgos que implicaría la operación de 3 aeropuertos: Ciudad de México, Toluca y Santa Lucía, aunando a éste último lo precario de sus vías de comunicación terrestre y la fatalidad que supera lo precario cuando Insurgentes Norte colapsa en tiempo de lluvias. Parte de la sabiduría en la vida se adquiere preguntando a los que saben de una materia; entonces, por que aferrarse a la decisión falta de ciencia de una persona, con la obsecuente actitud de sus segundos, que deberían ser los primeros en conocimiento.

IATA, por ejemplo, no es enemiga de nadie y su enorme experiencia basada en el conocimiento sobre cómo pueden operar las aerolíneas en forma segura, eficiente y hasta económica, sería de gran utilidad para desarrollar un proyecto que incluya gobierno, líneas aéreas e inversionistas, teniendo como principal beneficiario al viajero y se desechen los intereses políticos que durante tantos años han dado al traste con las aspiraciones de crecimiento del país.

Bien lo dijo en su reciente discurso Alexandre de Juniac, director general de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, IATA: “la aviación es el negocio de la libertad”. Un negocio que genera 65 millones de puestos de trabajo en todo el mundo y aporta 2,7 billones de dólares a la economía mundial, equivalente al 3,6 por ciento del PIB mundial. Un tercio del comercio mundial se hace por vía aérea, esto significa que algo se está haciendo bien y que puede y debe ser perfectible, sobre todo cuando las aerolíneas aportan 38,000 mil millones de dólares a la economía mexicana y genera 1.4 millones de empleos para los mexicanos.

Precio de los combustibles, tasas aeroportuarias, impuestos en los billetes de vuelo, son puntos que deberían haber llamado ya la atención del nuevo gobierno para mejorar el lugar 89 que ocupa México de una lista de 136 países en el ranking del índice de Competitividad del Foro Económico Mundial, pareciera que a los políticos eso no les importa porque son tecnicismos que no dan relumbrón mediático.

Ojalá la necedad del poder unipersonal ceda ante las ingentes necesidades del país, y en este caso en particular, por la seguridad de millones de personas que van y vienen por vía aérea de “harina la chilindrina”.

10 de Febrero. Día de la Fuerza Aérea Mexicana

En homenaje a una vida de principios y lealtad, y dado que en 2019 se cumplen 100 años de su fallecimiento, el nuevo aeropuerto civil que se ubicará en la base aérea militar de Santa Lucía llevará el nombre del general Felipe Ángeles. Su ejemplo deja una gran lección a la sociedad mexicana.

Así lo anunció el presidente Andrés Manuel López Obrador al presidir la ceremonia conmemorativa del 104 Aniversario de la Fuerza Aérea Mexicana, donde recordó su nacimiento bajo el mando del presidente Francisco I. Madero.

Destacó el desempeño fundamental de la Fuerza Aérea Mexicana en momentos históricos para el país, de los que sobreviven protagonistas:

“La labor destacadísima, el hecho histórico más importante de la Fuerza Aérea Mexicana fue su participación en la Segunda Guerra Mundial con el Escuadrón 201. Me complace poder informarles que hay todavía cinco militares de ese escuadrón que sobreviven y están presentes tres de ellos: El teniente de Fuerza Aérea, Heriberto Cañete López, el sargento Fernando Nava Musa y el sargento Ernesto Martínez Trujillo.”

Nuevo aeropuerto será administrado por Sedena; los beneficios fortalecerán a la institución

El jefe del Ejecutivo federal y comandante supremo de las Fuerzas Armadas señaló que la construcción

del nuevo aeropuerto en la base aérea de Santa Lucía resolverá el problema de saturación de la actual terminal aérea de la Ciudad de México en un plazo máximo de tres años, y confirmó la adscripción de las nuevas instalaciones:

“Este nuevo aeropuerto va a estar administrado por la Secretaría de la Defensa, desde luego, con la normatividad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Pero la renta, los beneficios del nuevo aeropuerto civil de Santa Lucía van a ser transferidos a la Secretaría de la Defensa para fortalecer las finanzas de esta institución tan importante para el desarrollo de nuestro país.”

Quedará completamente terminada la zona habitacional de Santa Lucía

Agregó que la federación realiza gestiones con el gobierno de Hidalgo en torno a un predio que podría incorporarse al nuevo plan de manejo integral de aeropuertos en el Valle de México:

“Con el ciudadano gobernador de Hidalgo, que también nos acompaña, Omar Fayad, estamos también viendo la posibilidad de disponer en el mediano o largo plazo de un terreno en Tizayuca de alrededor de 900 hectáreas; de modo que ahora ya hasta nos van a sobrar terrenos para resolver el problema de la saturación del actual aeropuerto.”



Volaris continúa apoyando a niños a través de la Fundación Dr. Sonrisas



Ocho años son los que han trabajado de la mano Volaris y Dr. Sonrisas, brindando apoyo a niños, niñas y adolescentes que padecen alguna enfermedad crónica, dándoles momentos llenos de felicidad y cumpliendo muchos sueños, de los cuales 129 niños volaron por primera vez, conocieron el mar, convivieron con sus personajes favoritos en Disney y hasta se encontraron con su artista favorito en 2018.

De esta forma, la Familia Volaris siempre trata de ayudar a pequeños, por lo que en el pasado año más de 930 voluntarios de la aerolínea juntaron más de 2 mil 880 horas de apoyo, amor y fortaleza para los chiquitines, además de que no podemos dejar de lado a los más de 7 mil Clientes Volaris que pusieron su granito de arena y ayudaron a cumplir muchos de estos sueños.

No se puede dejar de lado la actividad que la Familia Volaris tuvo con el pequeño Dionicio, quien cumplió su sueño de convertirse por un día en Piloto Volaris y ser el Embajador más joven del equipo. “Estamos muy felices de colaborar para cumplir el sue-

ño de muchos niños, niñas y adolescentes de México y Centroamérica y en este caso, especialmente, de haber colaborado para cumplir el sueño del pequeño Dionicio, quien, al igual que muchos de nosotros de niños, tenía el sueño de convertirse el piloto aviador, así que en Volaris nos llena de orgullo el poder contribuir, ya que el poder transmitir y sensibilizar a nuestros Clientes en relación a estos temas es un eje fundamental de nuestra campaña de Responsabilidad Social”, señaló José Alfonso Lozano, Director de Asuntos Corporativos de Volaris.



La Piloto Mexicana que ha superado la barrera del sonido en un avión de combate.

Por: Erni Ramos y F.GE

Ahí estábamos a la espera de la entrevista observando embelesados las maniobras del Northrop F-5E que en pocos minutos despegaría de Santa Lucía. Nada se escuchaba más que el potente silbido de su turbina que aumentaba conforme el reactor carreteaba hacia la pista. Casi fue al unísono, por un lado la aeronave de combate se elevaba hacia el firmamento mientras del hangar emergía una figura femenina caminando hacia nosotros.

Nos separaban unos 50 metros, suficientes para observar que el verde uniforme de piloto aviador de la Fuerza Aérea Mexicana, lo portaba con gallardía una joven mujer quien llamaba la atención por su firmeza al andar.

Si bien en la profesión de piloto para aviones de combate, la belleza no es un requisito; sin embargo, la teniente Velázquez, considerada una de las primeras mujeres piloto de combate a nivel mundial, es una mujer bella e inteligente, de tez morena, suave piel, enormes ojos color café, son únicamente un complemento que enmarcan aquellos elementos fundamentales como su capacidad para tripular el avión de combate F-5, encontrándose a unas cuantas semanas de concluir el entrenamiento para lograr su primer vuelo en solo.

Desde niña encontró un gran apoyo familiar para encausar el gusto por la adrenalina. Desde esa época mostraba una fortaleza de carácter que se consolidaría en la Escuela del Aire y ahora es base en su vida diaria, por lo pronto nos conformamos con presentarles a nuestros millones de lectores la siguiente entrevista:

Presentación: Soy la Teniente de Fuerza Aérea Piloto Aviador: Karen Vanesa Velázquez Ruiz, actualmente presto mis servicios en el Escuadrón Aéreo 401.

P.- ¿Estos aviones empezaron en México cuando todavía no nacías, en qué momento surge esa idea de volar un F-5 y por qué?

R.- Así es, los aviones llegaron aquí en 1982, y yo nací en el año de 1990, los aviones F-5 los conocí por televisión en un desfile militar aproxi-

madamente cuando iba en 5o año de primaria, desde ese momento supe que quería ser piloto aviador militar, pero no específicamente quería volar el avión F-5 simplemente me surgió como idea.

P.- ¿Cómo llegaste al F-5?

R.- Todos los pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana somos asignados de acuerdos a perfiles y horas de vuelo, en mi caso se me designó a este escuadrón, no es que yo lo haya decidido como tal, y una vez estando en este escuadrón (401) pues ya comenzó mi amor y sobre todo al volarlo por primera vez (F-5), pero en realidad no es una decisión mía sino de la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana

P.- ¿Cuánto tiempo dura la capacitación?

R.- Para cumplir la capacitación y calificarse como comandante de nave es necesario cubrir con un programa de adiestramiento el cual dura 40 horas de vuelo.

P.- ¿En qué momento te encuentras del adiestramiento?

R.- Estoy iniciando, llevo prácticamente 7 horas y media de vuelo.

P.- Anteriormente comentaste que los pilotos son asignados de acuerdo al perfil que demuestran desde su estancia en el Colegio del Aire, tengo entendido que ya hay una mujer volando en T-6 Texan II

¿Eso quiere decir que tú eres la primera mujer que cumple con los requisitos para ser piloto de combate?

R.- Es correcto, por mi perfil, por experiencia y horas de vuelo, soy la segunda mujer que ingresó a la Fuerza Aérea como piloto por lo que tengo más antigüedad y experiencia que las que se graduaron después y por lo tanto cubrí mejor este perfil.

P.- Los F-5 Son aviones de combate ¿Te consideras preparada para ser piloto de combate?

R.- Claro que sí. Estoy preparada tanto física como emocionalmente. Creo que tengo todo lo que se requiere, México es un país pacifista, y por lo tanto este escuadrón no realiza misiones de combate como tal, las principales misiones de este avión y



este escuadrón son escolta e intercepción aérea y en caso necesario se realizan prácticas de adiestramiento de combate aire-aire y aire-tierra.

P.- ¿En un caso hipotético de que hubiera guerra estarías preparada?

R.- Como dije anteriormente y recalcando que México es un país pacifista, que evita la guerra en todo momento.

P.- ¿Cuándo sería tu primer vuelo en solitario? (en el argot aeronáutico se le conoce como "soltada")

R.- Aproximadamente en la hora de vuelo 17, como te comentaba apenas llevo 7:30 horas de vuelo, por lo que me faltarían 10 horas más de vuelo.

P.- ¿En qué piensa un piloto cuando vuela?

R.- Solamente piensas en lo que tienes que hacer, todo el tiempo estás pensando, en qué pasaría si hubiera una emergencia, cuales son los probables puntos de aterrizaje, aeropuertos o campos más cercanos, siempre vas pensando en tus procedimientos, en la situación actual, y en este avión que es de alta velocidad vas pensando por adelantado, lo que sigue, el paso que sigue, a donde voy, en cuanto tiempo voy a estar ahí, que necesito para es-



tar en ese punto, y no piensas en otra cosa, no piensas ni en tu familia, ni en tu pareja, ni en tu comandante, ni en que tienes trabajo pendiente, enfocas tu atención y tus sentidos completamente en lo que está ocurriendo dentro y fuera del avión.

P.- ¿Cuál es la velocidad del avión?

R.- Aproximadamente 550 kilómetros por hora, pero puede alcanzar la velocidad del sonido, que aproximadamente son 1200 kilómetros por hora de acuerdo a la altitud.

P.- ¿Has llegado ya a la velocidad del sonido?

R.- Si, se hacen a veces vuelos de prueba en los que se aumenta la velocidad hasta ese punto y si he realizado el vuelo supersónico.

P.- ¿Cuál es la sensación del vuelo supersónico?

R.- La sensación no es ninguna debido a que vamos a mucha altitud, las referencias visuales son iguales que en cualquier otro vuelo y la velocidad no se siente, la única referencia que tenemos es el velocímetro que nos indica que ya estamos volando a la velocidad del sonido.

P.- ¿Cuánto hay que sacrificar a la familia para esta aquí?

R.- Hay que sacrificar mucho, es un trabajo que requiere la mayor parte de tu tiempo, requiere mucho de ti, sacrificas el tiempo, a veces cumpleaños, sacrificas muchas cosas con la familia para poder cumplir bien con el trabajo.

P.- ¿Duele?

R.- Poco a poco con el tiempo se te va haciendo costumbre, al principio duele cuando estás acostumbrado a estar con tu familia todo el tiempo, yo cuando ingrese a la escuela pues me costó mucho trabajo la separación del núcleo familiar, me costaba mucho trabajo y si llegue al llanto por extrañar a mi familia pero yo creo que eso es lo que forja el carácter y al final de cuenta, se puede sobrellevar, pero al día de hoy ya estoy totalmente acostumbrada.

P.- ¿Cuántas horas de vuelo llevas hasta ahora y en que escuadrones has estado?

R.- Tengo aproximadamente 650 horas de vuelo, cuando me gradué del Colegio del Aire cause alta en el año 2012, en el Escuadrón Aéreo 301 que es el escuadrón de aviones Casa 295, que es un avión de transporte mediano de pasajeros

y de carga, posteriormente causé baja de ese escuadrón el primero de marzo de 2015, he volado el avión King Air aproximadamente 250 horas de vuelo, éste es un avión para transporte de pasajeros ligero, y ahí estuve durante 3 años y medio, causando baja el 16 de octubre de 2018, y causando alta en el Escuadrón 401 donde actualmente estoy volando el avión F-5, en el cual llevo 7 horas y media.

P.- ¿Cómo te percibes cuando termine tu participación en la F.A.M.?

R.- Pues estimo si Dios me lo permite, continuar como mínimo hasta los 20 años de servicio y pues una vez que me vaya de retiro, espero seguir en la aviación civil, pero por ahora tengo mucho que dar todavía para la Fuerza Aérea, tengo mucho que hacer, mucho que estudiar, ascender, etc. y pues no pienso en un futuro lejano, más bien en el presente y en el futuro a corto plazo.

P.- ¿Hay alguna diferencia en la carrera militar entre hombre y mujer?

R.- No, el trato es el mismo, el entrenamiento, adiestramiento y las exigencias son las mismas, debido a que la aeronave es la misma.

P.- ¿Hay celos por parte de los pilotos varones?

R.- No, el trato es igual, me tratan como una persona más en el escuadrón, tal vez al principio se les hizo raro, pero con el paso del tiempo se acostumbraron y el ambiente es el mismo, obviamente me respetan por ser mujer y se comportan correctamente. Quiero recalcar que las exigencias son las mismas para todos pues el avión no sabe si eres hombre o mujer, entonces tienes que tener el mismo conocimiento y las habilidades para volar sin importar el género.

P.- De acuerdo a tu calendarización ¿Para cuándo sería tu primer vuelo en solo?

R.- Yo estimaría un mes más o menos.

P.- ¿Cada cuando estas volando y cuánto tiempo?

R.- Cada día se vuela 1 hora y 20 aproximadamente, y no se vuela diario, depende de las condiciones climatológicas y otros factores.

P.- ¿Si pudieras escoger entre todos los aviones del mundo cuál es tu avión de combate favorito?

R.- El F-5, dicen que el mejor avión es aquel en el que tu vuelas y para mi es el F-5.

P.- ¿Tienes miedo?

R.- Yo creo que el miedo es normal en todo ser humano, seas militar o civil, y claro, como todo, esto tiene su riesgo, todo el tiempo estamos conscientes de lo que puede pasar, creo que el miedo es el que te motiva a seguir preparándote, a seguir estudiando, porque el riesgo siempre está presente, siempre está latente.

P.- Se nota que eres una persona afectuosa y sensible ¿Esto cambia cuando estas volando?

R.- Esto me lo enseñaron desde el Colegio del Aire, debes actuar de acuerdo a la situación y el lugar donde te encuentres, me gusta ser sociable porque es parte de mi personalidad, de mi forma de ser, pero cuando estoy en el avión, siempre pienso en el riesgo y siempre estoy concentrada al 100 por ciento e inmediatamente asumo el papel de piloto y realizo mi trabajo con seriedad y profesionalismo, siguiendo los procedimientos establecidos de forma sistemática, esto no quiere decir que cambie mi carácter, simplemente es la actitud con la que tomas cada situación. Todos los pilotos lo tenemos establecido, abajo (en tierra) somos amigables, agradables, animosos, pero allá arriba todos tomamos muy en serio nuestro papel, nos convertimos en otra persona.

P.- ¿Cuál fue la sensación que tuviste cuando volaste por primera vez en solo?

R.- Confieso que me dio miedo, pero saqué el carácter que me formaron en el Colegio del Aire, controlé mis emociones, despejé la mente, y pasé del miedo a la felicidad, teniendo en cuenta que iba sola y en ese momento nadie puede ayudarte y que, en caso de una emergencia, solo tú puedes resolverla.

P.- ¿Te gustaría regresar al Colegio del Aire como instructora?



R.- Si, definitivamente, claro que sí.

P.- ¿Del primario o del avanzado?

R.- El avión no sería tan relevante, yo creo que lo importante es aportar siempre algo a los cadetes, a los futuros oficiales del Ejército y Fuerza Aérea.

P.- ¿Fuera del trabajo, te llama la atención la moda?

R.- Pues no soy mucho de estar a la moda en todo lo que sale, respecto a redes sociales, a la tecnología, a ropa o ciertas actitudes.

P.- ¿Prefieres zapatillas o botas (uniforme de vuelo)?

R.- Ambas. Cuando estoy franca trato de vestirme lo más femenina posible, porque precisamente paso la mayor parte del tiempo portando botas y uniforme y siento que en cierta medida me falta un poco de femineidad, por eso en mi tiempo libre trato de usar zapatillas, vestidos, bolsa, etc.

Y hasta aquí por ahora pues la teniente debe prepararse para salir a entrenamiento en su vuelo de una hora con 20 minutos, pronto nos leemos.

Actualmente el Escuadrón Aéreo 401 cuenta con dos aeronaves en activo, un F-5E Tigre II con matrícula 4508 y un modelo entrenador biplaza F-5F matrícula 4501.



Cuando el Tiempo Vuela.

Por: Erni Ramos

El sueño del hombre por volar existe desde los tiempos más remotos de la humanidad. Los griegos son un ejemplo tras crear en sus mentes mitológicas a Ícaro y a Dédalo así como a Pegaso, el brioso corcel alado que nace de la sangre derramada por Medusa para compartir con los dioses del Olimpo. Y así, basados los helenos en su calendario lunar/solar y otras culturas del mundo en sus diferentes formas pero fundamentalmente en el astro solar y el satélite natural de la tierra, la luna, pasa el tiempo hasta la época donde el ser humano evoluciona sus intentos por surcar el infinito fabricando alas semejantes a las aves, se parten la cabeza saltando grandes o pequeñas alturas para tomar impulso como fue el caso de Otto Lilienthal, aquél prusiano que a finales del siglo XIX ya planeaba con cierta regularidad pero un descontrol en su máquina voladora le hizo caer al despeñadero muriendo en 1896.

Ya desde entonces y ante la falta de un tablero adecuado donde instalar el equipo necesario aún desconocido para ellos, los precursores de la aviación utilizaban sus relojes de bolsillo para cronometrar tiempo-distancia. De vital importancia saber cuánto duraba su permanencia en el aire; como los 12 segundos del primer vuelo de Orville Wright, cuya máquina construida con su hermano Wilbur en el taller de bicicletas recorrió una distancia de 36.5 metros. 17 de diciembre de 1903, 0:35 de la mañana, fecha y hora exactas en que los hermanos Wright ejecutaban el primer vuelo controlado, propulsado y pilotado; convertían en realidad su sueño de volar al tiempo en que iniciaban una nueva era de la aviación.

En sus intentos, en sus logros, en sus fracasos, aquellos inventores aviadores empíricos cuya escuela fue la del aprendizaje diario, sobre la marcha, y en muchas ocasiones pagando con su vida el precio, buscaban la forma ideal de asir los relojes de bolsillo a la muñeca usando tiras de cuero con huecos, otros daban forma a correas del tamaño necesario para rodear el muslo de una pierna fijando la carátula de manera que un simple vistazo hacia abajo fuera suficiente para conocer el tiempo.

No es que hiciera falta quien inventara el reloj de pulso, éste ya existía desde el siglo XVI en parte para consultar la hora pero sobre todo como pulsera que adornaba la vanidad femenina, razón todopoderosa que inhibía a los relojeros para fabricarlo y a los hombres les hacía incapaces de portarlo por motivos de masculinidad.

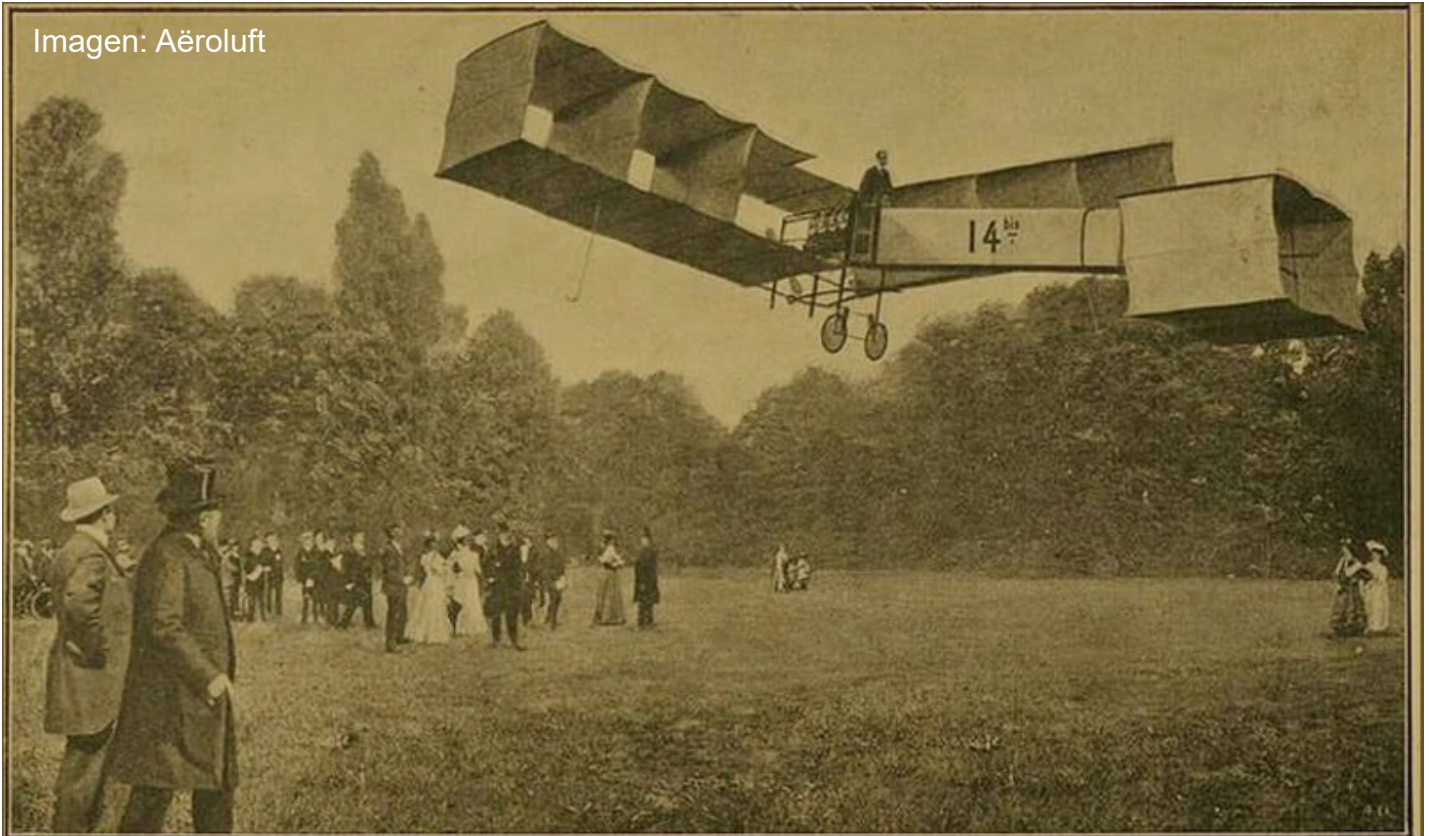
En ese París mágicamente esplendoroso de hace muchísimos años, para ser exactos 1904, una noche de fiesta donde se agasajaba la audacia de Albert Santos Dumont, otro pionero de la aviación, el brasileño aprovecharía un momento a solas con su gran amigo Louis Cartier para solicitarle le fabricara un reloj de pulso con las características adecuadas para visualizarlo sin problemas durante sus travesías aéreas. Noviembre 12 de 1906, Santos Dumont eleva su 14 Bis 220 metros y dura 21,2 segundos en el aire, tiempo cronometrado en el Santos Cartier fabricado especialmente para el navegante. De este prototipo surgen los ejemplares donde se calcularía velocidad del aire, sustentación y consumo de combustible.

Mientras los empresarios-piloto avanzaban en sus proyectos de aeroplanos cada día más resistentes, la industria relojera se veía presionada para mostrar mejoras en sus modelos como fue el caso de Zenith, que proporcionó a Louis Blèriot el reloj de pulso que le acompañaría en ese legendario vuelo cruzando el Canal de la Mancha que une Francia e Inglaterra; aquí sucedieron dos cosas: Blèriot comprobaría la exactitud y eficiencia de su cronómetro e Inglaterra empezaría a preocuparse por la vulnerabilidad mostrada ante la posibilidad de un ataque aéreo de potenciales enemigos, y si no, el tiempo lo demostraría años después. Ufanamente conquistador el hombre llevó la tec-



Imagen: Breitling

Imagen: Aëroluft



M. SANTOS DUMONT'S FIRST SUCCESS WITH A FLYING MACHINE.

M. Santos Dumont, after several preliminary trials in Paris on November 12th, when his flying machine had flown 75, 123, and 142 yards, decided to return to his starting point by going against the wind. For thirty yards the motor ran along the ground, then suddenly it rose to a height of about five yards, and appearing like a great white bird, it soared half-way down the course. M. Santos Dumont, startled by some spectators in his way, twisted his rudder quickly, and the machine came heavily to the ground, damaging one of its wings. The experiment, however, was a triumph, for actual flight was achieved; and it seems as though it were only a matter of time for the conquest of the air to be accomplished. The 235 yards were traversed in twenty-one seconds.

nología a la Primera Guerra Mundial donde participaron por primera vez aviones adaptados como bombarderos, los pilotos necesitaban cronometrar perfectamente sus tiempos además de consultarlos sin dificultad en vuelos nocturnos, relojeros como Omega crean los relojes de cabina colocados en el panel de instrumentos. Entre estos y los de pulsera usados por los pilotos que recibían diales de radio como apoyo en las incursiones nocturnas vino la fiebre relojera impulsada por Zenith, Electa y Bell & Ross entre otras, que disputaban la supremacía por ofrecer la tecnología más confiable. Pocos años después aparece en la escena aeronáutica Longines con el famoso bisel giratorio. Aunque no se sabe si su fabricación obedece a petición expresa de Charles Lindbergh, lo cierto es que la relojería lo confecciona como apoyo al ingeniero estadounidense quien como sabemos en 1927 cruza el Atlántico de Nueva York a París por primera vez sin escalas. Al no contar con otro tipo de guía para navegar sobre el Océano, Lindbergh utilizó el Longines como medio de navegación con el resultado exitoso que conocemos.

Cuando el espíritu belicoso de Adolfo Hitler supo que Alemania iría a la guerra otra vez, el führer ordenó

a sus relojeros fabricar un reloj de pulsera prácticamente insuperable por lo que al inicio de la contienda mundial los pilotos de la Luftwaffe ya contaban con el B-Uhr con bisel giratorio, excelente modelo que al parecer no alcanzó la fama del A-11, el cronómetro más usado por la marina de Estados Unidos, los pilotos de la alianza e inclusive los soviéticos. Este modelo de buena calidad se produjo en grandes volúmenes por Waltham, Elgin y Bulova, su característica fueron los diales negros y números claros. Hay quienes aseguran que el B-Uhr no se daba a los pilotos en propiedad, era un préstamo de la Luftwaffe que devolvían los navegantes al regreso de cada incursión aérea.

Posterior a la Segunda Guerra Mundial, grandes marcas como Rolex comienzan a crear modelos para las fuerzas armadas acordes a sus necesidades; acuáticas, terrestres o aéreas. Siempre relacionada con el mundo de la aviación, Breitling consolida su fama gracias a sus relojes con regla de cálculo así como con las ediciones limitadas para homenajear a los iniciadores de la aviación, que hasta la fecha salen al mercado cuando un evento de relevancia lo amerita. Son interminables las historias que relacionan marcas y modelos de relojería con el mundo de

la aviación, jamás terminaríamos de mencionaras, de lo que sí debe quedar constancia para nuestros millones de lectores es del giro que toma el uso del reloj de pulso en el hombre, cuando hasta antes de las guerras era casi impensable ver a un varón ataviado con un reloj de pulsera.

El reloj de pulso se convirtió en una necesidad para soldados y pilotos, era imprescindible saber con exactitud la hora de un ataque coordinado por varios frentes; el navegar bajo la guía de un cronómetro podría significar la vida ya que desviarse algunos segundos de la ruta era sinónimo de estar a muchos kilómetros de diferencia del objetivo y por ende agotar el combustible del avión.

Para los pilotos el reloj se convirtió en un emblema símbolo de seguridad; aeronauta y cronógrafo se volvieron uno solo al punto de ser reconocidos por la población en general nada más por el uso del reloj pulsera, el distintivo les aseguraba sin decirlo la aclamación del público que los consideraba héroes nacionales.

Ahí se rompe el mito y el reloj pulsera deja de ser visto como el artilugio decorativo de las mujeres para tornarse en fiel exponente de masculinidad, se convirtió en un apéndice casi necesario entre los hombres, obsequiar la hora era casi un rito procurando mostrar el modelo y con eso dar a entender un status de vida que pudiera atraer al sexo femenino.

Los descubrimientos de la tecnología para uso militar fueron aprovechados por deportistas, buzos, excursionistas y hasta por la NASA, que en 1965 elige a Omega Speedwatch como su cronógrafo oficial. Como parte del anecdotario cabe recordar que uno de los Moonwatch de Neil Armstrong cuando pisó la luna en 1969 perdió el cristal, incidente tal vez provocado por la gravedad pero que no tuvo mayores repercusiones.

Para algunos especialistas en la materia, el tiempo de los relojes de pulso está contado por culpa de los celulares. Lo consideran un artículo en desuso ya que a las nuevas generaciones poco les importa estar atados al tiempo.

Para otros es difícil que se extinga el uso del reloj de pulso, si partimos del hecho que en la actualidad hay más de cien mil aviones en el aire todos los días en el mundo, miles de deportistas de alto rendimiento y un sinnúmero de personas que por sus actividades requieren las manos libres y exactitud en el tiempo. Así que podemos estar tranquilos, el reloj de pulso seguirá vigente por mucho tiempo más...uufff.



Imagen: B-Uhr

El gran tamaño los hizo claramente legibles y sus esferas negras con números arábigos blancos ayudaron aún más a la tarea de la lectura precisa. Las manecillas se cubrieron con material luminoso, al igual que el triángulo o la flecha de orientación ascendente en la posición de las doce en punto, acompañadas de dos puntos en los modelos Tipo A. El modelo inicial tipo A tenía solo un arillo externo, pero el último tipo B (a partir de 1941) tenía un arillo externo por minutos / segundos y un arillo interno por horas. Cada reloj tenía FL23883 grabado en el lado izquierdo. FL designó a flieger, y 23 identificaron el reloj como un reloj de navegación. B-Uhren es una abreviatura de Beobachtungsuhren, literalmente, relojes de observación. B-Uhr es singular, y B-Uhren es plural.

Los B-Uhren eran propiedad de la Luftwaffe, no de las tripulaciones. El navegante recibía su reloj antes del vuelo y luego lo devolvía después de completar la misión. Se necesitaba un reloj preciso para la navegación, por lo que todos los relojes B-Uhren fueron regulados y probados con los estándares más altos de cronómetro de la Deutsche Seewarte en Hamburgo. Los navegantes de bombarderos miraban por encima de la tabla de navegación, con el B-Uhren listo, y trazaban el rumbo, copiaban las correcciones astronómicas y anotaban los eventos en el mapa. El B-Uhr fue una ayuda de navegación probada y consumada.

Spartan C-27J

El C-27J Spartan es la aeronave multimisión más efectiva disponible en el mercado. Su capacidad para operar desde las pistas de aterrizaje más rudimentarias, en condiciones ambientales extremas lo hace único entre aviones de similares características.

El Spartan ha sido probado en diversas misiones por varias Fuerzas Aéreas como transporte táctico, casos de desastres, transporte de tropas, búsqueda y rescate en los entornos operativos más exigentes del mundo, incluido Afganistán.

Gracias a la excepcional resistencia estructural y la redundancia de los sistemas de diseño, el Spartan es un turbohélice de capacidad única, con una robustez, fiabilidad y capacidad de maniobrabilidad incomparables (soporta maniobras tácticas hasta de 3 G). Su unidad de potencia auxiliar (APU) proporciona una fuente de alimentación independiente que es útil para misiones en aeródromos improvisados y se puede usar para reiniciar motores en vuelo.

El avión puede estar equipado con un conjunto de subsistemas de ayudas defensivas, comunicaciones seguras y protección balística para operar en entornos de grandes amenazas. Diseñado como un verdadero avión militar, el Spartan es calificado para condiciones de temperatura extremas, -55 ° C a ISA (International Standard Atmosphere: Es un modelo utilizado para la estandarización de instrumentos de aeronaves.)+ 50 ° C a nivel del mar y es capaz de volar a grandes altitudes como ya se demostró en los Andes.

Gracias a los kits de misión múltiples, fáciles de instalar y transportables, el C-27J se puede configurar para llevar a cabo las siguientes misiones:

Transporte de tropas: En la configuración estándar soporta 46 soldados y con la configuración de gran capacidad hasta 60.

Transporte de Paracaidistas: 34 totalmente equipados o 46 ligeramente equipados.

Transporte de carga: Debido a que descarga en forma similar a un C-130 ó CH-47 puede llevar grandes volúmenes de carga, soporta pallet estándar 463L (el pallet 463L o HCU-6/E es una plataforma de tamaño común para agrupar y mover carga aérea, y sirve como el palé de carga aérea principal para la USAF, otras fuerzas aéreas y muchos transportes de carga civil y aviones en todo el mundo), vehículos sobre ruedas y sobre orugas, motores de avión e incluso helicópteros ligeros.

Lanzamiento de carga con paracaídas: Hasta 6 paquetes de A22 CDS (Container Delivery System, este método de lanzamiento aéreo utiliza contenedores tipo A-22 para entregar diversos artículos de suministros y equipos por medio de un lanzamiento aéreo de carga con paracaídas de alta y baja velocidad, permite hasta 9000 kg en dos plataformas.

Ambulancia aérea: Hasta 36 camillas y 6 médicos o asistentes médicos.

Transporte VIP: Módulos para 6 personas y 18 acompañantes.

Lucha contra incendios: Para tareas de extinción de incendios, puede cargar hasta 6 recipientes de agua ó recipientes con retardantes de fuego del Sistema "Guardian", pueden ser lanzados desde el aire a una altitud segura (500-1,500 pies), incluso durante la noche, en un solo vuelo sin modificar la aeronave.



Foto: Leonardo Company

Los Spartan en México.

Los C-27J de la Fuerza Aérea Mexicana empezaron a llegar en septiembre de 2011, otorgándoseles las matricula 3401 a 3404, la ficha técnica es la siguiente (Las capacidades de la aeronave pueden diferir de las del fabricante dependiendo de la configuración que cada fuerza armada considere pertinente):

FABRICANTE	ALENIA AERONAUTICA
MODELO	C-27J
VELOCIDAD CRUCERO	405 km/h
AUTONOMÍA	06:24 hr.
RADIO DE ACCIÓN	1,590 km.
ALCANCE	3.180 km.
TECHO DE SERVICIO	9,145 m.
DIMENSIONES	LARGO : 22.7 m. ALTO: 9.64 m. ENVERGADURA: 28.7 m.

CAP. CARGA: 11,100 Kg.
VOLUMEN DE CARGA: 58 m³
No. DE AEROTROPAS: 34
No. DE PASAJEROS: 46
No. DE TRIPULANTES: 3

MISIONES PRINCIPALES:

TRANSPORTE DE PERSONAL Y
DE CARGA
LANZAMIENTO DE AEROTRO-
PAS
OPERACIONES ESPECIALES
EVACUACIÓN AEROMÉDICA



Foto: F.GE



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

IATA sugiere un diálogo abierto entre el gobierno y la industria en México.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, en siglas en inglés) pidió al gobierno de México trabajar estrechamente con la industria del transporte aéreo para desarrollar la infraestructura aeroportuaria que permita satisfacer la creciente demanda de conectividad aérea en la principal entrada al país.

El actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México fue diseñado para 32 millones de pasajeros por año, pero el pasado año recibió 48 millones. El actual gobierno mexicano canceló el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAIM) que estaba planificado para ofrecer una capacidad de 120 millones de pasajeros anuales. Con una estimación de crecimiento anual de 3,6% en el número de pasajeros para las próximas dos décadas, México enfrenta una crisis de capacidad.

El gobierno propuso un sistema de tres aeropuertos para la ciudad: operación continua del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mayor uso del Aeropuerto de Toluca y conversión de

la Base Aérea de Santa Lucía para uso civil.

“La industria está decepcionada por la decisión de cancelar el proyecto NAIM. Pero la decisión ha sido tomada. La conectividad aérea segura y eficiente es fundamental para la economía mexicana y el desarrollo nacional. La implementación de una solución de tres aeropuertos presenta grandes desafíos técnicos y comerciales. Es imperativo que el gobierno y las partes interesadas de la industria trabajen juntas para encontrar la mejor manera de avanzar”, dijo Alexandre de Juniac, Director General y CEO de IATA en la apertura del Aviation Summit México, evento organizado por IATA con el apoyo de Canaero, ALTA y ACI LAC.

La aviación es un pilar para el desarrollo económico y social del país. La industria aporta unos US \$ 38 mil millones a la economía mexicana y apoya unos 1.4 millones de empleos relacionados a la industria en México. “La decisión de cancelar NAIM pone en riesgo 200.000 empleos futuros y una derrama económica de US \$ 20 mil millones anuales para 2035”, dijo de Juniac.





Mientras el gobierno está desarrollando detalles de sus planes alternativos al NAIM, IATA presentó algunas consideraciones clave:

- Se deben satisfacer las necesidades básicas de las aerolíneas. El objetivo es proporcionar infraestructura suficiente para satisfacer la demanda, que debe estar disponible, ajustarse a las necesidades del usuario y a costos asequibles.
- La experiencia de la aerolínea debe ser tomada en consideración. Las aerolíneas tienen una vasta experiencia en la comprensión de las necesidades de los pasajeros y del mercado. Por lo tanto, también están en la mejor posición para tomar decisiones sobre qué aeropuerto servir a la luz de las realidades comerciales.
- La gestión del tráfico aéreo debe apoyar operaciones seguras y eficientes. “Los tres aeropuertos están muy cerca, en terrenos montañosos y a gran altura, poniendo en jaque las operaciones seguras y eficientes. No puedo hacer demasiado hincapié en la necesidad de coordinación técnica con los operadores para administrar cuidadosamente estos parámetros. La seguridad nunca debe ser comprometida. Y no queremos encontrar que las inversiones en estos tres aeropuertos se vean comprometidas por los requisitos de gestión del tráfico

aéreo que, en última instancia, limitan su utilización.

Lograr que la gestión del tráfico aéreo sea correcta es fundamental para la misión” (Alexander de Juni-ac).

- La escasa capacidad de slots debe asignarse en total conformidad con las recomendaciones mundiales de IATA (World Slot Guidelines - WSG). WSG es un sistema justo, transparente y global que funciona con estándares globales aceptados en más de 200 aeropuertos. “Es bueno ver que el actual Aeropuerto de la Ciudad de México ya se está moviendo progresivamente para alinearse con WSG. Pero es un sistema global, por lo que el cumplimiento total es fundamental”, (Alexander de Juniac).

- “Hay una crisis de capacidad en la Ciudad de México y no hay tiempo que perder para encontrar una solución. Las aerolíneas necesitan saber con urgencia qué infraestructura estará disponible y cuándo. Luego podemos iniciar un diálogo con el gobierno que se enfocará en la mejor manera de usarlo. “Las decisiones que son motivadas políticamente o burocráticamente asignadas, tienen resultados que probablemente no sean óptimos” (Alexander de Juniac).

AVIATION SUMMIT MÉXICO



En el último día de febrero se celebró la Aviation Summit México, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), Consejo Internacional de Aeropuertos de Latinoamérica y el Caribe (ACI-LAC), Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero) y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) consiguieron convocar a la crema y nata de la aviación comercial mexicana en un solo lugar. El objetivo del evento sería buscar ideas y formas para impulsar el desarrollo económico y social del país reuniendo a expertos de la industria, altos ejecutivos de aerolíneas y aeropuertos, y autoridades gubernamentales para discutir las mayores oportunidades y los desafíos clave de la aviación en todo México.

Este día se dijeron muchas verdades por parte de verdaderos expertos en temas aeronáuticos, verdaderos expertos de grandes instituciones reconocidas en el medio, fueron palabras duras basadas en hecho concretos, palabras que reflejan verdades, pero que tristemente parece que solo se quedarán en eso... en palabras.

Resumen de las palabras de Peter Cerdá Vicepresidente Regional IATA: "El gobierno juega una parte esencial en el desarrollo del transporte aéreo, necesitamos conocer cual es la visión de gobierno mexicano hacia el transporte aéreo, para nosotros es fundamental que seamos socios estratégicos, queremos trabajar con el gobierno, necesitamos trabajar con el gobierno, queremos trabajar con una visión, con una agenda que nos garantice el crecimiento, el trans-

porte aéreo puede crecer si tiene las condiciones, es por esto que la meta del día de hoy, antes de finalizar el día, podamos acordar y contar con una agenda conjunta, entre las empresas de transporte aéreo y el gobierno, con un plan de acción, de forma que podamos trabajar a partir de hoy y durante los próximos 6 años, para que podamos vencer los retos y obtener los resultados que buscamos todos, si la industria trabaja sola va a ser muy difícil que se logren vencer los retos, y si el gobierno trabaja solo también va a ser difícil que logre las metas; lo que tenemos que hacer es mirar lo que han hecho otros países a nivel mundial Panamá, Singapur, Hong Kong, donde la industria trabaja en forma conjunta con el gobierno con una agenda, si logramos esto en México, el porvenir de la industria aérea aquí en este país va a tener una postura de liderato y eso es lo que buscamos".



Resumen de las palabras de Alexandre Juniac Director General y CEO IATA: "La aviación es el «negocio de la libertad. Se prevé que la industria duplique su tamaño con los 8.200 millones de personas que surcarán el cielo en 2037, lo que convertirá a nuestra industria en un impulsor aún más fuerte para una globalización aún más inclusiva. Una aviación próspera debe ser una aviación segura y sostenible; debe desarrollarse en un mercado competitivo y debe contar con una infraestructura adecuada.

La aviación es crítica en el desarrollo de México. Las aerolíneas están en el núcleo de una cadena de valor que aporta 38.000 millones de dólares a la economía mexicana y genera 1,4 millones de puestos de trabajo en el país.

La aviación está presente en todo el país. Atrae a turistas que quieren explorar sus fabulosas playas, conocer su fantástica herencia cultural y sus vibrantes ciudades. Respalda, también, las cadenas globales de suministro que abastecen a las fábricas. Y conecta el comercio mexicano con un mundo lleno de oportunidades. Y no subestimemos el valor que la aviación aporta a todas las personas sin excepción. No es una industria para ricos. La enorme competencia -como el sector de bajo coste, de rápido crecimiento-beneficia a los consumidores de todos los niveles. Se puede

viajar a Miami y regresar por menos de lo que cuesta una noche en este hotel. Y los destinos domésticos cuestan incluso la mitad, cuando no más baratos.

Los viajeros mexicanos pueden confiar en una industria segura. Sin embargo, la seguridad aérea tiene que seguir siendo la máxima prioridad de la aviación. Los estándares globales son la clave para mejorar la seguridad. Por eso es tan importante que las aerolíneas miembro de IATA y ALTA estén incluidas en el registro de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de IATA. Y animó al gobierno a que haga uso de estas auditorías para agregar una nueva dimensión al programa de seguridad del país.

Pero sin duda el asunto más urgente que afecta hoy a la aviación mexicana es la infraestructura aeroportuaria. México tiene alrededor de 50 aeropuertos, de los cuales, los 20 principales atienden a más de un millón de pasajeros anualmente y los demás presentan un tráfico anual que ronda 100.000 pasajeros cada uno. Todos ellos cumplen un papel vital de conectar eficazmente el país, tanto en su interior como con el resto del mundo.

Sin embargo, al comparar el número de aeropuertos comerciales con la población de México, el índice del Foro Económico Mundial clasifica a México en el 103° lugar entre 136 países, lo que pone de relieve la necesidad de que el gobierno priorice las inversiones



en infraestructura aeroportuaria, empezando por la Ciudad de México.

La decisión de México de construir un nuevo hub en la Ciudad de México (NAIM) fue un alivio para la industria. El aeropuerto actual fue diseñado para atender 32 millones de pasajeros anualmente. Pero el año pasado pasaron 48 millones. Y lleva varios años a punto de reventar.

El ambicioso proyecto del NAIM fue diseñado para servir a 120 millones de pasajeros cada año, lo que habría asegurado la posición a largo plazo de la Ciudad de México como un actor global importante en la industria de la aviación. Pero con la elección del nuevo gobierno, los planes han cambiado de rumbo.

No es ningún secreto nuestra decepción tras la decisión de paralizar el proyecto del NAIM. Nuestro informe muestra que pone en riesgo 200.000 empleos futuros y un impulso económico de 20.000 millones de dólares anuales en 2035. No cabe duda del impacto negativo de esta decisión a largo plazo en la economía de México, su industria de aviación y su población.

Somos conscientes de la decisión que se ha tomado, pero detener el NAIM solo agrava el problema. ¿Cómo se puede adaptar el país a la creciente demanda con una infraestructura incapaz de absorberla?

Se espera que el tráfico de pasajeros en México crezca un 3,6% anual durante las próximas dos décadas. No hay tiempo que perder. Resulta irónico que cierto alivio pueda provenir de hubs competidores. Las inversiones en la Ciudad de Panamá, en Panamá, y Bogotá, en Colombia, para crear centros de conexión más grandes entre el norte y el sur preparan a estas ciudades para captar algunos de los negocios que deberían ser atendidos por Ciudad de México. Pero incluso en el escenario más optimista, la demanda seguirá superando a la capacidad en esta ciudad.

IATA está comprometida y deseando trabajar con el gobierno para buscar soluciones eficientes que puedan responder a la creciente demanda y favorecer el desarrollo de la Ciudad de México -y de la industria mexicana en general- Espero que la cumbre de hoy sea un paso importante en el diálogo más profundo y constructivo entre industria y gobierno para encontrar las mejores soluciones en las circunstancias actuales.

IATA está lista para aportar su conocimiento y experiencia global. Nuestro objetivo es ayudar al gobierno mexicano y a las aerolíneas del país a satisfacer las necesidades de los pasajeros, transportistas, inver-

sores, turistas y empresas para lograr una conectividad aérea eficiente. El gobierno tiene previsto que tres aeropuertos presten servicio a la Ciudad de México: el aeropuerto actual, Toluca y la base aérea de Santa Lucía. Voy a ser franco: conseguir este objetivo será todo un desafío.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México opera actualmente por encima de su capacidad. Es poco probable que la conversión del hangar del gobierno a terminal mejore significativamente la situación cuando no se puede construir una tercera pista.

La única pista del Aeropuerto de Toluca sí puede optimizar su uso. Pero probablemente para servicios punto a punto. Los 70 kilómetros que lo separan del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hacen prácticamente inviables las conexiones.

La conversión de la base aérea de Santa Lucía a aeropuerto civil llevará tiempo y una inversión significativa. Y los militares tendrán que adquirir experiencia en la gestión de un aeropuerto civil, algo muy diferente en comparación con una base aérea.

Incluso si resolvemos el problema del aeropuerto, se nos plantea el desafío de proporcionar una gestión segura y eficiente del tráfico aéreo. Los tres aeropuertos están muy cerca y las orientaciones de las pistas no son paralelas, lo que dificulta la tarea. Las pistas de aterrizaje y despegue están más restringidas por el terreno montañoso. Y la altitud elevada y temperaturas estacionales altas son un desafío técnico adicional”.

Hace algunos días se volvió a recalcar que el aeropuerto de Santa Lucía sigue en marcha, así que parece que la Cumbre de IATA lamentablemente no tuvo efecto.

En conclusión me gustaría cerrar con dos oraciones, la primera de Peter Cerdá: “lo que esperamos hoy (en el Summit de IATA) es un día con muchos debates, con muchas paredes..”, creo que es bastante claro lo que quiso decir. La segunda frase obviamente es de Alexandre de Juniac: “Esperamos con impaciencia más detalles sobre cómo el gobierno pretende superar estos desafíos mientras trabajan en estos tres aeropuertos”, me parece mi estimado *Monsieur* de Juniac que tendrá que tener mucha paciencia, pues el gobierno actual responde que “sus expertos en temas de aviación ya están trabajando en todo”, pero NUNCA nos han dicho ni siquiera el nombre de sus expertos, mucho menos en que ramo de la aviación son expertos.

He dicho.



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





<https://www.f-airmexico.com.mx/>

Por tercera ocasión en México, la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), organiza la Feria Aeroespacial México, esperando a más de 580 expositores, 6,000 encuentros de negocios, la presencia de más de 40 países y 60 aeronaves, además de una afluencia superior a los 50,000 visitantes especializados en el ramo aeronáutico que estarán presentes en los diferentes eventos que se llevarán a cabo en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, Estado de México del 24 al 27 de abril de 2019.

En esta tercera Edición, la Fuerza Aérea Mexicana, en un esfuerzo encabezado por el General Rodolfo Rodríguez Quezada, presidente de FAMEX y el Comité Organizador, tendremos la oportunidad de asistir a las diversas actividades entre las que destacan las siguientes:

“Seminario de Inversión Extranjera”

Organizado por “FAMEX-2019” y a cargo de la Secretaría de Economía y FEMIA, el Seminario de Inversión Extranjera (S.I.E.) es una actividad para promover e intercambiar información de la Industria Aeroespacial en México y sus perspectivas; estatus de acuerdos internacionales y oportunidades de inversión; incentivos y apoyos de los gobiernos federales y estatales; así como conferencias con destacados ponentes.

El S.I.E. busca aprovechar el éxito aeronáutico que atraviesa nuestro país, generando un mensaje de confianza entre los inversionistas y privilegiando la búsqueda de nuevos negocios, captación de Inversión Extranjera Directa y generación de empleos, llevándose a cabo en este año durante la FAMEX-2019 en el Auditorio No. 2.

“Encuentro de Proveeduría, innovación y capacitación de la Industria Aeroespacial de México y Francia”

El Seminario de Proveeduría, Innovación y Capacitación de la Industria Aeroespacial de México y Francia, busca poner en contacto a expertos en aeronáutica de ambos países por medio de la impartición de conocimiento especializado y promoción de nuevas tecnologías. Representa una oportunidad para el desarrollo conjunto global de la industria aeronáutica, llevándose a cabo en este año durante la FAMEX-2019 en el Auditorio No. 3.

“Seminario de Empresas que Migran a la Industria Aeroespacial”

El objetivo de este Seminario es actuar como una Plataforma de negocios y un catalizador que impulsa la economía de nuestro país, atrayendo Inversión Extranjera Directa y generación de empleos, identificando un cúmulo de oportunidades para las empresas de los sectores automotrices e industriales laterales, que cuenten con capacidades tecnológicas adecuadas e interesadas en identificar oportuni-

dades de negocios en el Sector Aeroespacial e interactuar con los actores de más alto nivel, instituciones privadas, gubernamentales y asociaciones industriales que favorezcan el entendimiento del sector, las necesidades prioritarias de las empresas tractoras y el proceso de migración hacia esta cadena de valor, llevándose a cabo en este año durante la FAMEX-2019 en el Auditorio No. 3.

“Foro de Educación Aeroespacial”

Organizado por “FAMEX-2019”, con la colaboración del Consejo Mexicano para la Educación Aeroespacial A.C. (COMEA) y la Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial A.C. (FEMIA), tiene como propósito fortalecer el sector académico nacional en el ámbito aeroespacial, mediante el desarrollo de conferencias y paneles, con la participación de las principales instituciones educativas nacionales y extranjeras invitadas que lideran la formación de profesionales y técnicos en el ramo aeronáutico, llevándose a cabo las diferentes conferencias durante la FAMEX-2019 en los Auditorios No. 1, 2, 3, 4 y 5.

“Ciclo de Conferencias Técnicas”

Está enfocado al personal profesionista del sector aeronáutico y espacial, que permita la actualización correspondiente, ofreciendo un repertorio de ponentes para tal fin, y su Materialización, está a cargo de: la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (A.S.P.A), Colegio de Pilotos, Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.), Aeropuertos de Servicios Auxiliares (A.S.A.), Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Jefe de la Sección tercera del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Mexicana, Mexicana MRO.(Mantenimiento de Aeronaves), y Colegio de Controladores de Vuelo, llevándose a cabo las diferentes conferencias durante la FAMEX-2019 en los Auditorios No. 1, 2, 3, 4 y 5.

“Cumbre de Rectores”

Su finalidad es el estrechar la colaboración entre la Academia, Industria y Entidades de Gobierno relacionados a la Industria Aeroespacial Nacional, con el propósito de interactuar para percibir las necesidades y niveles de FRH (Formación de Recursos Humanos) con un enfoque regional y nacional, a efecto de proveer los mismos con la pertinencia, calidad y oportunidad a los requerimientos señalados, con la premisa de fortalecer al sector, llevándose a cabo en este año durante la FAMEX-2019 en el Auditorio No. 3.

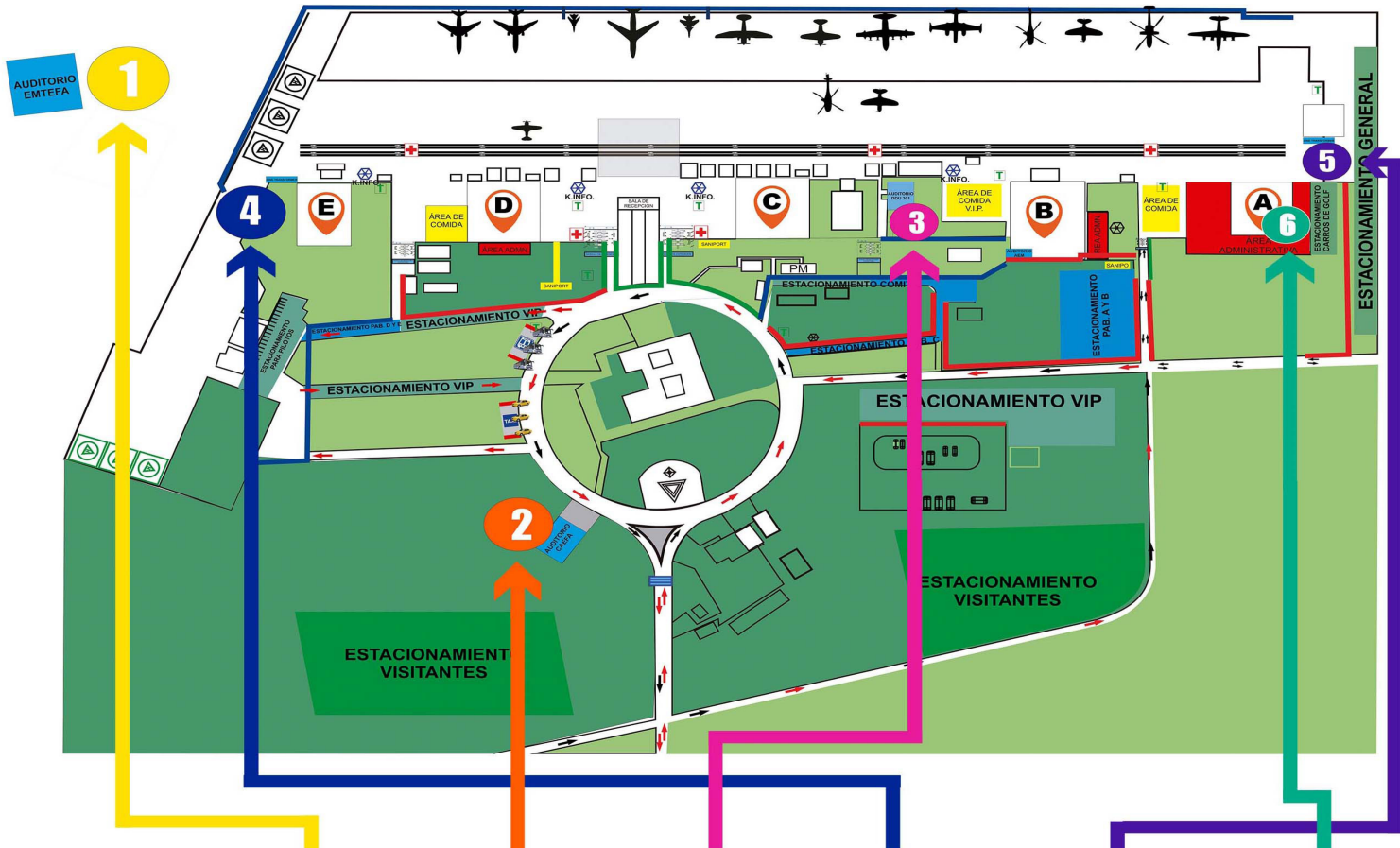
“Aerospace Summit”

El objetivo se centra en cómo la Aeronáutica puede convertirse en el motor económico del crecimiento de México, incluirá los retos en infraestructura, costo en el mercado, Inversión Extranjera Directa, funcionarios del Gobierno Federal y Estatal, así como directivos de la industria aeronáutica debatirán para identificar los rumbos de acción para convertir a México en una potencia en aeronáutica, llevándose a cabo en este año durante la FAMEX-2019 en el Auditorio No. 1.

“Encuentro de Seguridad Aérea”

Es un evento organizado por el Colegio de Pilotos Aviadores de México, cuyo objetivo es asistir a la profesionalización de sus pilotos agremiados mediante su constante capacitación en los diversos temas relacionados a la industria aérea en general llevándose a cabo en este año durante la FAMEX-2019 en el Auditorio No. 1

RECINTO FERIAL FAMEX-2019



DÍA 24	AUDITORIO E.M.T.E.F.A. (332 sillas) 1	AUDITORIO C.A.E.F.A. (144 SILLAS) 2	AUDITORIO D.D.U. DEL E.A. 301 (112 sillas) 3	AUDITORIO MOVIL "A" (90 sillas) 4	AUDITORIO MOVIL "B" (90 sillas) 5	AUDITORIO PABELLON "B" 6
0900 A 1000	2 CONFERENCIAS MAGISTRALES F.E.A.	SEMINARIO DE INVERSION EXTRAJERA 2 CONFERENCIAS	1 MESA REDONDA DEL F.E.A.	IBN INDUSTRIAS MILITARES DE ALTA TECNOLOGÍA	GRUPO SSC	CLUSTER CHIH.
1000 A 1100			EMPRESA SEGMAN.		EMPRESA DAIMLER	N. ADS-B (DECSEF)
1100 A 1200	INAUGURACIÓN FAMEX.	INAUGURACIÓN FAMEX.	INAUGURACIÓN FAMEX.	INAUGURACIÓN FAMEX.	INAUGURACIÓN FAMEX.	INAUGURACIÓN FAMEX.
1200 A 1300						
1300 A 1400	COMIDA	COMIDA	COMIDA	COMIDA	COMIDA	COMIDA
1400 A 1500						
1500 A 1600	1 CONFERENCIA DEL REINO UNIDO F.E.A.	2 CONFERENCIAS DEL F.E.A.	2 CONFERENCIAS INDUSTRIA FRANCESA EN MEXICO	EMPRESA G.E.	THALES MEX	3 CONFERENCIAS AGENCIA ESPACIAL MEXICANA
1600 A 1700				UNION EUROPEA	MEXICANA MRO	

DÍA 25	AUDITORIO No. 1 E.M.T.E.F.A. (332 sillas)	AUDITORIO No. 2 C.A.E.F.A. (144 SILLAS)	AUDITORIO No. 3 AUDITORIO D.D.U. (112 sillas)	AUDITORIO No. 4 MOVIL "A" (90 sillas)	AUDITORIO No. 5 MOVIL "B" (90 sillas)	PABELLON "B"
0900 A 1000						
1000 A 1100	AEROSPACE SUMMIT 3 PANELES 2 CONFERENCIAS	FORO DE EDUCACION AEROSPAACIAL 6 CONFERENCIAS	CUMBRE DE RECTORES 3 PANELES 1 MESA REDONDA.	FORO DE EDUCACION AEROSPAACIAL 5 CONFERENCIAS	FORO DE EDUCACION AEROSPAACIAL 5 CONFERENCIAS.	7 CONFERENCIAS AGENCIA ESPACIAL MEXICANA
1100 A 1200						
1200 A 1300						
1300 A 1400				GRUPO NAVAL	EMBAJADA ITALIA	
1400 A 1500		CICLO DE CONFERENCIAS TECNICAS 2 CONFERENCIAS	CICLO DE CONFERENCIAS TECNICAS 2 CONFERENCIAS	CICLO DE CONFERENCIA TECNICAS 2 CONFERENCIAS	CICLO DE CONFERENCIAS TECNICAS 2 CONFERENCIAS	
1500 A 1600	1 CONFERENCIA 1 MESA REDONDA					
1600 A 1700						

DÍA 26	AUDITORIO No. 1 E.M.T.E.F.A. (332 sillas)	AUDITORIO No. 2 C.A.E.F.A. (144 SILLAS)	AUDITORIO No. 3 AUDITORIO D.D.U. (112 sillas)	AUDITORIO No. 4 MOVIL "A" (90 sillas)	AUDITORIO No. 5 MOVIL "B" (90 sillas)	PABELLON "B"
0900 A 1000						
1000 A 1100						
1100 A 1200	ENCUENTRO DE SEGURIDAD AÉREA DEL COLEGIO DE PILOTOS 9 CONFERENCIAS	1 MESA REDONDA 5 CONFERENCIAS	SEMINARIO DE MIGRACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A LA AEROSPAACIAL 6 CONFERENCIAS	6 CONFERENCIAS DEL "F.E.A."	6 CONFERENCIAS DEL "F.E.A."	7 CONFERENCIAS AGENCIA ESPACIAL MEXICANA
1200 A 1300						
1300 A 1400						
1400 A 1500		CICLO DE CONFERENCIAS TECNICAS 3 CONFERENCIAS		HORA DE COMIDA	HORA DE COMIDA	
1500 A 1600				ePIA (DECSEF)	CICLO DE CONFERENCIAS TECNICAS 2 CONFERENCIAS	
1600 A 1700				C.C.T. CONFERENCIAS 1		

CONFERENCIAS DE EMPRESAS
SEMINARIO SEG. COLEGIO PILOTOS
SEMINARIO MEXICO-FRANCIA (SEMEXFRA)
AGENCIA ESPACIAL MEXICANA

F.E.A. (FORO EDUCACION AEROSPAACIAL)
C.C.T. CICLO DE CONFERENCIAS TECNICAS
S.I.E. (SEM. DE INVERSION EXTRANJERA)
CUMBRE DE RECTORES
AEROSPACE SUMMIT
SEMINARIO DE MIGRACION

FUERZA AÉREA BRASILEÑA. ESCUADRÓN DE DEMOSTRACIÓN AÉREO DA FUMACA



Con la noble misión de realizar presentaciones aéreas en Brasil y por todo el mundo, la Escuadrilla Da Fumaca (del humo) difunde la imagen institucional de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB). El Escuadrón de Demostración Aérea - EDA (nombre oficial) se ubica en la Academia de Fuerza Aérea (AFA), en Pirassununga, en el estado de São Paulo. La Escuadrilla Da Fumaca se originó por la iniciativa de jóvenes instructores de vuelo de la antigua Escuela de Aeronáutica, con sede en la ciudad de Río de Janeiro. En sus horas de descanso, los pilotos entrenaban acrobacias en grupo, con el fin de animar a los Cadetes a confiar en sus aptitudes y en la seguridad de las aeronaves utilizadas en la instrucción, motivándolas para el pilotaje militar.

Con aviones North American T-6, fueron ejecutadas maniobras de precisión como “bucles” y “toneles” con dos aviones. Posteriormente, tras los comentarios en tierra, donde discutían todos los detalles, los aviadores pasaron a volar con tres aeronaves y, finalmente, con cuatro.

El 14 de mayo de 1952, se realizó la primera demostración oficial del grupo. Después de algunas

presentaciones, se percibió la necesidad de proporcionar al público una mejor visualización de las maniobras ejecutadas. Con ello, en 1953, se añadió a los T-6 un tanque de aceite exclusivo para la producción de humo. Fue así que los cadetes y el público, cariñosamente, bautizaron al equipo de “Escuadrilla del humo”. La primera escritura fue la sigla “FAB”, en los cielos de la playa de Copacabana.

En 1955, la Escuadrilla pasó a tener cinco aviones de uso exclusivo, con distintivo y pintura propios. Ante el elevado número de solicitudes de demostración, se daba el inicio de la función de Comunicación Social de la Escuadrilla, aumentando cada vez más el número de ciudades que pasaban a conocer la FAB por su intermedio. Así, la Escuadrilla Da Fumaca fue aumentando el número de maniobras y se popularizó cada vez más en Brasil y en el exterior, hasta que en 1963 fue transformada en “Unidad Oficial de Demonios Acrobáticos de la Fuerza Aérea Brasileña”, única en el mundo a presentarse con aviones convencionales, hasta 1969.

En aquel año Da Fumaca recibió siete jets Super Fouga Magister que, por sus limitaciones técnicas,

operaron hasta 1972. Como no habían abandonado el viejo T-6, continuaron las presentaciones hasta que, en 1976, después de 1272 demostraciones, el entonces Ministerio de la Aeronáutica resolvió no utilizar más la aeronave. A partir de esa fecha, Da Fumaca cesó sus actividades por un breve período. Algunos años más tarde, ya en la Academia de la Fuerza Aérea (AFA), en Pirassununga, su Comandante incentivó la reactivación de Da Fumaca. Después de seleccionar algunos instructores, que pasaron a entrenar con los T-25 Universal que equipaban al Escuadrón de Instrucción Aérea, colocó en el aire el “Cometa Blanco”, el cual incorporó los procedimientos de seguridad y la doctrina del antiguo Da Fumaca.

El 10 de julio de 1980 ocurrió la primera demostración de aquel grupo de instructores durante la ceremonia de entrega de Espadines a los Cadetes que en aquel año habían ingresado en la AFA. Después de 55 demostraciones, los “Tangones” pasaron a incorporar el famoso Humo y, el 21 de octubre de 1982, se creó el Escuadrón de Demostración Aérea (EDA).

El 8 de diciembre de 1983, se adquirieron los EMB-312 Tucano de EMBRAER, aeronave utilizada hasta marzo de 2013. Con el tiempo, las aeronaves y las acrobacias cambiaron. Aunque con una estructura bastante diferente del inicio, la esencia de la Escuadrilla mantiene preservado el espíritu de arrojo y determinación del grupo, buscando resguardar hoy los principios que le dieron sustentación a lo largo de su existencia.

Siguiendo siempre los últimos avances en sistemas aviónicos, en marzo de 2013, la Escuadrilla inició el proceso de implantación operacional y logística de las aeronaves A-29 Super Tucano. Los colores de la Bandera de Brasil continúan componiendo la pintura del nuevo avión, que ganó tonalidades más fuertes y marcadas: la propia Bandera Nacional es destacada en la cola del A-29, resaltando el alto grado tecnológico de la industria brasileña y el excelente profesionalismo de los pilotos de la Fuerza Aérea, además de evocar el sentimiento patriótico del público. En julio de 2015, Da Fumaca retomó su agenda de demostraciones y realizó una presentación en la Ceremonia Militar de Entrega de Espadines de la Clase Jaguar en la Academia de la Fuerza Aérea (AFA), en Pirassununga. El vuelo histórico en el “Nido de las águilas” fue otra confirmación de la fuerte conexión existente entre el humo y los cadetes, una vez que la institución fue creada para animarles a confiar en sus aptitudes. El momento marcó la reanudación de las demostraciones tras la conclusión del “Programa de



Implantación de la Aeronave A-29 Super Tucano en el Escuadrón de Demostración Aérea (EDA)”.

Rodela

Escudo circular con orilla en rojo, símbolo de la energía creadora, osadía, firmeza y seguridad. En la parte superior de la orilla está la sigla FAB (Fuerza Aérea Brasileña) flanqueada por dos estrellas de cinco puntas. En la parte inferior de la orilla, figura el nombre por el cual el Escuadrón es conocido desde sus inicios. El escudo tiene el fondo en azul cerúleo partido por una banda central. Esta banda se inicia en tres, representando los rastros de humo de las aeronaves en movimiento ascensional. En la parte superior del escudo, figuran cuatro aeronaves que se abren en abanico. A la izquierda aparece la parte anterior de un águila volante. El símbolo imperial por excelencia, traduce el coraje, el dominio y el arrojo de los pilotos de demostración aérea. A la derecha, figura un rayo en rojo, representando la velocidad, la fuerza y la intrepidez.

EMB-314 A-29 Super Tucano.

Desde julio de 2015, la Escuadrilla reanudó su agenda de demostraciones aéreas con las aeronaves A-29 Super Tucano, después de dos años de implantación operacional y logística. El Super Tucano es la quinta aeronave adoptada en la historia de la institución. Fabricado por EMBRAER, el avión ya era empleado por la Fuerza Aérea Brasileña (FAB), cumpliendo misiones de defensa aérea, entrenamiento avanzado, ataque ligero, escolta, patrulla aérea de combate y formación de líderes de la aviación de caza.

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



El Embraer EMB-314 Super Tucano es una aeronave turbohélice de ataque ligero y entrenamiento avanzado, que incorpora los últimos avances en aviones y armamentos. Concebido para atender los requisitos operativos de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB), para una aeronave de ataque táctico, capaz de operar en la Amazonia Brasileña en beneficio del proyecto SIPAM / SIVAM, y de entrenador inicial para pilotos de caza.

Aeronaves utilizadas.

El equipo inició sus actividades con el avión norteamericano T-6 Texan, y lo utilizó hasta su desactivación del Escuadrón en 1977. Al final de los años 1960, por un breve período, operó los jets de fabricación francés T-24 Super Fouga Magister. En 1982, la Escuadrilla del humo voló el T-25 Universal y, rápidamente, en 1983, pasó a volar los turbohélices de entrenamiento T-27 Tucano, fabricados en Brasil por la Embraer. El 31 de marzo de 2013, se produjo la última demostración con esa aeronave que, a continuación, fue desactivada, dando lugar a su sustituto: el Embraer A-29 Super Tucano. Al igual que como el T-27, el A-29 también recibió la pintura en los colores de la Bandera Nacional. Estos colores continúan componiendo la pintura

de la nueva aeronave que gana tonalidades más fuertes y marcadas para facilitar la visualización de las maniobras por parte del público. Entre las novedades, se destaca la nueva ubicación de la numeración que representa la posición de la aeronave en los vuelos en formación. A diferencia del Tucano T-27, el número está ahora en el lateral del fuselaje. Otra innovación es el diseño de la bandera nacional en la cola del avión, hecho de forma a pasar una impresión de que tiembla con el viento.

Record Mundial

La escuadrilla Da Fumaca ya alcanzó tres récords mundiales - "Guinness World Records". El último récord alcanzado se produjo en 2006, cuando 12 aeronaves volaron en vuelo invertido por 30 segundos, recorriendo tres mil metros. Esto ocurrió en la Academia de la Fuerza Aérea (AFA) en Pirassununga. Anteriormente en el año de 1996, la Escuadrilla batió su primer récord, cuando diez las aeronaves hicieron el vuelo invertido durante 30 segundos, una marca entonces sin precedentes. En el año de su cincuentenario, 2002, el humo alcanzó otro más récord con el vuelo invertido de once aviones.



FOTO: F.GE

LOS PASAJEROS SON MÁS FELICES CUANDO LA TECNOLOGÍA ALIGERA SU VIAJE DURANTE EL CONTROL DE PASAPORTES: SITA

El número de pasajeros aéreos que usan tecnología automatizada para la verificación de pasaportes reporta casi el doble de aumento en la tasa de utilización en comparación con 2017, además de mostrarse más satisfechos al hacerlo. Lo anterior según las Tendencias 2019 de pasajeros en TI publicadas por **SITA** en copatrocinio con Air Transport World, las cuales muestran también que el 44% de los pasajeros salieron a través de un control de pasaportes automatizado durante 2018, presentando un aumento del 21% contra el año anterior.

El reporte publicado el 28 de febrero explora cómo la tecnología está contribuyendo a una experiencia de pasajeros más fluida en cada paso del viaje. Trátese del control de pasaportes, un punto tradicionalmente de descontento durante el viaje, se reporta que los pasajeros se sintieron un 3,85% más satisfechos cuando utilizaron las puertas automáticas para comprobar su identidad en comparación con los usuarios de controles asistidos por agentes; arrojando un índice de satisfacción del uso de la tecnología de 8,36 sobre una escala de 10.

Matthys Serfontein, presidente del área de Air Travel Solutions, SITA, dijo: “Uno de los hallazgos más destacados de nuestro informe de este año es que, en cada punto del viaje en donde los pasajeros utilizan la tecnología, la tasa de satisfacción es mayor. Las aerolíneas y los aeropuertos pueden ver el beneficio de sus inversiones en tecnología al aligerar el paso de los pasajeros en el viaje. Con el paso de

los años, las etapas de reservación, documentación y entrega de equipaje se han vuelto cada vez más automatizadas y los pasajeros lo prefieren. Curiosamente, este informe destaca este año cómo la introducción de controles automáticos de pasaportes, en colaboración con el gobierno y las agencias fronterizas, aumenta la satisfacción de los pasajeros”.

Las puertas de embarque automáticas representan otro caso de éxito para la industria y sus pasajeros, pues no solo aceleran el procesamiento, sino que también responden a operaciones más eficientes y más ágiles. Nuevamente, las tendencias de SITA demuestran que la satisfacción es 2,2% mayor cuando los pasajeros escanean sus propios documentos para abordar.

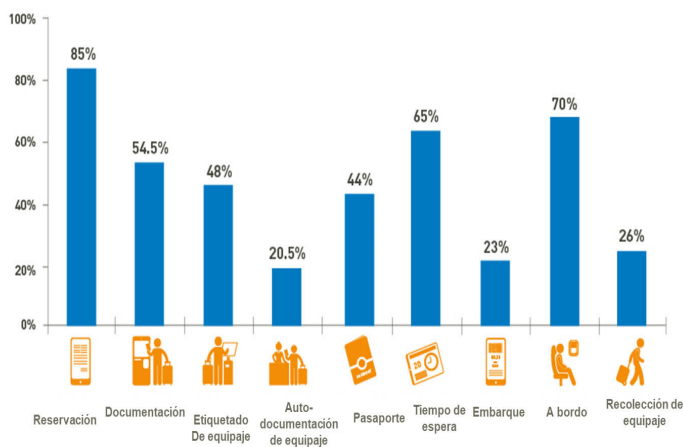
Serfontein agregó: “Hoy contamos con nuestra solución Smart Path™ en varios aeropuertos alrededor del mundo, desde Australia hasta el continente americano, la cual se apoya en la biometría para automatizar el viaje. En general, hemos encontrado que los pasajeros están dispuestos a utilizar el proceso de autoservicio biométrico y, cuando se les da la opción, más del 90% de los viajeros suelen optar por participar. Las acciones hablan más que las palabras y se ve una clara tendencia en nuestras implementaciones de Smart Path™ donde a la gente le gusta usar la biometría para viajar más fácilmente”.

Cuando se trata de verificar la identidad, parece que los pasajeros están listos para usar la tecnología aún más y de distintas maneras. SITA reporta que el 59% está “muy dispuesto” a usar sus dispositivos móviles para la verificación de su identidad a lo largo del viaje, con un 33% más favorable a dicha idea.

Si bien la prueba de identidad con su dispositivo móvil no es una opción ampliamente disponible en la actualidad, ya que nueve de cada diez pasajeros pueden acoger con satisfacción este servicio, las aerolíneas y los aeropuertos pueden confiar en el traslado a los servicios móviles para la identificación. Los pasajeros buscan hacer que su viaje sea lo más fácil posible y la tecnología móvil es la mejor de las tecnologías que desean utilizar.

Las conclusiones del informe de SITA se basan en una encuesta a pasajeros realizada en 20 países de América, Asia, Europa, Medio Oriente y África, representando más del 70% del tráfico mundial de pasajeros.

ADOPCIÓN DE LA TECNOLOGÍA POR LOS PASAJEROS



% de pasajeros que utilizaron tecnología (móvil, kioscos, puertas automáticas, web) durante 2018

Cambios en AIRBUS - México.



Airbus ha nombrado a Ricardo Capilla como Head of Country de Airbus en México. Capilla es un piloto de 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.

“Estoy muy orgulloso de regresar a mi país liderando a la compañía en donde inicié mi carrera profesional en la industria aeronáutica”, afirmó Capilla. “Para Airbus, México representa mucho más que un mercado clave, nos vemos como un socio estratégico para el país, trabajando en conjunto para el desarrollo de la industria aeroespacial de México y brindando soluciones que cumplan las necesidades del mercado, a través de nuestros productos y servicios”. Capilla se incorporó a Airbus (antes Eurocopter), en 2003 como Representante de Ventas en México para llegar a convertirse en Gerente de Ventas de helicópteros para México y parte de América Latina. En 2009, Ricardo se mudó a la casa matriz de helicópteros ubicada en Marignane, Francia, donde estuvo en diversos cargos hasta convertirse en Secretario Corporativo de Airbus Helicopters, cargo que lo convirtió en el Jefe de Gabinete del Presidente y CEO

de la compañía, liderando exitosamente equipos de Seguridad Corporativa, Asuntos Políticos, Gestión de Crisis y Responsabilidad y Sustentabilidad.

Nacido en Ciudad de México, Capilla obtuvo una beca deportiva para estudiar en Virginia Commonwealth University en EE.UU., donde estudió una maestría en Administración de Empresas (MBA) y un Bachelor of Science en Negocios. Capilla también estudió Negocios Internacionales en Ecole Supérieure de Commerce de Marsella, Francia. México es uno de los mercados aeroespaciales más grandes para Airbus en América Latina. Desde hace 30 años Airbus estableció su primer Customer Center de helicópteros en la Ciudad de México en donde brinda asistencia a sus clientes, MRO, logística, capacitación y servicios de personalización. Para seguir reforzando su compromiso con el país, Airbus abrió su planta de fabricación en el estado de Querétaro en 2013, donde produce puertas de salidas de emergencia y de carga aviones comerciales de Airbus. En 2016, Airbus abrió el Airbus Mexico Training Center (AMTC) en la Ciudad de México, ofreciendo una amplia gama de servicios para operadores de la familia A320 en México y América Latina.

AEROMÉXICO Y JAPAN AIRLINES INICIAN CÓDIGO COMPARTIDO

A partir del 12 de febrero los clientes podrán elegir volar en el vuelo diario y directo de Aeroméxico entre la Ciudad de México y Tokio-Narita para realizar conexiones más rápidas y sencillas desde los aeropuertos de Tokio-Narita o Tokio-Haneda y conectar a la red de destinos más completa del país del sol naciente.

Gracias a este acuerdo se incrementará la conectividad a importantes centros de negocio japoneses como Osaka, Sapporo o Hiroshima y se abren las puertas para que los clientes descubran ciudades ancestrales como Nagasaki, Oita, Okinawa, Ube, entre otras. Por su parte, Japan Airlines podrá incrementar a 30 los destinos en México, a los que podrá conectar a sus viajeros desde Narita.

Aeroméxico se posiciona y consolida en sus 12 años de experiencia volando a Japón desde México como la única línea aérea latinoamericana en llegar al continente asiático de la mano de Japan Airlines, una de las líneas aéreas más experimentadas y de las mejores del mundo.

El intercambio económico entre ambas naciones

ha ido en aumento en los últimos años. En nuestro país operan aproximadamente mil 180 empresas japonesas y al cierre de 2017 (último dato disponible), México registró importaciones por 11.2 millones de dólares provenientes de Japón y exportó 5.7 millones de dólares.

Asimismo, el crecimiento de viajeros japoneses hacia México ha presentado cifras positivas. De acuerdo con información gubernamental, de enero a noviembre del 2018 ingresaron a México vía aérea 140 mil 363 viajeros del país asiático, lo que representó un incremento de 3.7% respecto al mismo periodo del año anterior.

Japón, con su cultura milenaria y escenarios que contrastan la modernidad y la tradición, es una opción turística bastante original para los viajeros de México, quienes no pueden olvidar visitar la actual capital Tokio o Kyoto, que fue ciudad capital por más de mil años y que destaca por la gran cantidad de santuarios y templos que alberga. Es obligado también visitar los montes Fuji o Komagatake si se desea estar en contacto con la naturaleza, o los lugares para esquiar como Niseko, en Hokkaido.



Concluye con éxito la Exposición Militar “La Gran Fuerza de México”



El 4 de marzo culminó la exposición militar “La Gran Fuerza de México”, misma que tuvo lugar en las instalaciones de la Estación “Buenavista” del Tren Suburbano, Cd. de Méx., la cual alcanzó una afluencia total de 1’339,530 asistentes, que representan el 15.01% de los 8’918,653 habitantes de la Ciudad de México.

La exposición estuvo integrada por 11 módulos sobre Paracaidistas, Fuerzas Especiales, Radiocomunicaciones, Medicina Táctica, Policía Militar, criaderos y granjas militares, Planteles Militares, Plan DN-III-E, Industria Militar, Fuerza Aérea Mexicana, Especialidades de la Fuerza Aérea y una pista de adiestramiento canino; así como de un stand representativo de la Secretaría de Marina.

De igual forma, los asistentes pudieron disfrutar de la exhibición estática de siete vehículos militares, dos embarcaciones navales y tres aviones de ornato.

La participación de la ciudadanía, permitió apreciar y escuchar las muestras de cariño hacia las Fuerzas Armadas, reforzando el vínculo emocional que existe entre la sociedad y el personal militar, quienes están comprometidos a continuar trabajando en beneficio del país.



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

