

Vuela Libre

Aviación & Estilo de Vida



**Thunderbirds
en México**

**A350
de Lufthansa
en México**

**Aniversario 13
Volaris**

**Viva Aerobus y
su nueva campaña**

**Voom y su
1er aniversario**

MARZO 2019
CONTENIDO

3.
EDITORIAL

4.
SEMAR REALIZA EVACIACIÓN
MÉDICA

5.
SEMAR PRESTA APOYO EN LOS
INCENDIOS DE VERACRUZ

6.
VISITA AL A350 DE LUFTHANSA

11
VOLARIS CUMPLE 13 AÑOS
VOLANDO

16.
A-10 THUNDERBOLT II

18.
PRESENTA VIVA AEROBUS SU
CAMPAÑA “QUEREMOS QUE VI-
VAS MÁS“

24.
VOOM PRIMER ANIVERSARIO

26.
JUNKERS Ju 52

28.
LOS THUNDERBIRDS

Y mas...

VL Aviación & Estilo de Vida

EQUIPO EDITORIAL

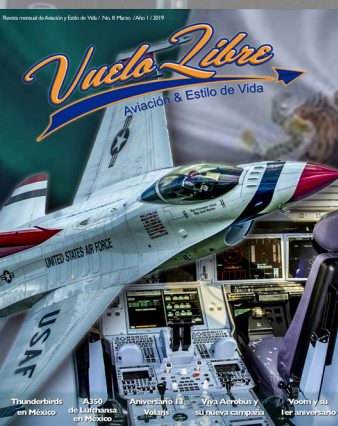
Ernesto Chavez Ramos
chavez2002@yahoo.com.
mx

Jesús Nuñez
vuelolibretv@gmail.com

“F. GE” Giese-Man
fege@espacioaereo.net

DISEÑO: Jesús Nuñez & F.GE

En la portada:
Thunderbirds &
A350-900 Lufthansa



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.

Si los recientes comentarios de William Shaw, director general de Interjet, no fueron sacadas de contexto en el video que circula hace días en redes sociales, entonces las voces de tormenta señalando quiebra técnica de la empresa no andan nada perdidas y podría pasar no mucho tiempo para conocer el cierre de otra aerolínea mexicana provocado por una pésima administración o, en su defecto si bien le va a la parte laboral, salvar una parte de los empleos con la venta de la empresa a inversionistas dispuestos a jugársela buscando enderezar el rumbo que se perdió desde la absurda compra de los aviones rusos Sukhol Superjet 100.

Que si pertenece a Grupo Alemán, que si nació en 2005 coincidentemente el año que inicia la debacle financiera, cuando menos públicamente de Mexicana de Aviación, que si quiebra, que si se vende, que si se agandalló parte de los slots de Mexicana, en fin, todas son minucias que están a la vista de nosotros los simples mortales, y por la forma en que se siguen manejando las finanzas públicas y privadas, allá en lo oscuroito, no será con el destino de Interjet cuando comencemos a vivirlo, pero ojalá un día los nubarrones de tormenta que crecen y crecen sobre la economía y las finanzas del país se diluyan para dar paso al saneamiento de nuestro patrimonio, que si no muy cercano, cuando menos desde la posición actual atisba los bordes del precipicio.

A Mexicana de Aviación bien sabemos los que pasamos por la primaria, la quebraron a propósito la mezquindad de los intereses políticos y privados por supuesto, pero mira que no aprender de los fracasos ajenos y viajar tan lejos para comprarles a los rusos aviones fabricados con materiales ligeros, y lo peor, que las refacciones del Sukhol solamente le sirvan al Sukhol y cuando las necesitas tengas que esperar entre uno y dos años para recibirlas, bueno, son decisiones que rayan en la demencia o son creadas por mentes archirecontraquiavélicas.

¿Será como dice el CEO de la aerolínea William Shaw, que cuando el paciente llegó al hospital ya estaba muerto? Para responder habrá que pensar en los cientos de personas ya despedidas en Interjet desde la suspensión de operaciones de los Superjet 100.

¿Mano negra? ¿malas cabezas directivas? ¿jugando en lo oscuroito? O simplemente será ¡karma!

Como sea, no pasará mucho tiempo para conocer la versión directiva. De ahí los que fuimos a la primaria determinaremos lo que vamos a creer, esperando que algún día se nos informe como diría alguien por ahí: la verdadera verdad de lo que sucede realmente en el país.

¿Karma? ¿Existe el Karma? ¡Qué mello!

LA ARMADA DE MÉXICO REALIZA EVACUACIÓN MÉDICA AÉREA DE UN TRIPULANTE DE BUQUE CAMARONERO EN BAHÍA SANTA MARÍA DE SAN QUINTÍN, ENSENADA BAJA CALIFORNIA

La Secretaría de Marina-Armada de México, como Autoridad Marítima Nacional, en funciones de Guardia Costera, informa que el día 9 de Marzo personal adscrito a la Segunda Región Naval, a bordo de un helicóptero Panther, proporcionó apoyo con evacuación médica aérea de un tripulante del buque camaronero “DON ANTONIO PÉREZ XII”, a aproximadamente a 149 millas náuticas (275 Kilómetros) de Ensenada, Baja California.

Esta acción se llevó a cabo tras recibir una llamada telefónica de emergencia en la Sala de Mando y Control de la Segunda Región Naval, informando que una embarcación de nombre “DON ANTONIO PÉREZ XII” solicitaba apoyo, ya que un tripulante del sexo

masculino sufrió una amputación de tres dedos de la mano derecha al efectuar maniobras con una embarcación de apoyo, siendo necesaria su evacuación médica.

Por lo que de inmediato la Segunda Región Naval ordenó el despegue de un helicóptero tipo Panther de la Armada de México equipado con torno de extracción para realizar el rescate de la persona, siendo evacuada y trasladada a la Segunda Región Naval para posteriormente ser llevada al Seguro Social de Ensenada, B.C., con el fin de recibir atención médica especializada.

Con estas acciones la Secretaría de Marina-Armada de México, como Autoridad Marítima Nacional, reafirma su compromiso con la ciudadanía de salvaguardar la vida humana en la mar.



ACTIVA SEMAR PLAN MARINA EN SU FASE DE AUXILIO ANTE INCENDIO FORESTAL EN LAS VIGAS DE RAMÍREZ, VERACRUZ

La Secretaría de Marina-Armada de México, por conducto de la Primera Región Naval informa que el 12 de marzo fue activado el Plan Marina en su Fase de Auxilio, a fin de coadyuvar en las labores para sofocar el incendio forestal número 68 que azota el Área Natural Protegida San Juan del Monte, en el Ejido Toxtlacoaya del municipio de Las Vigas de Ramírez, Veracruz.

A partir de las 09:00 horas a bordo de un helicóptero MI-17, personal naval de manera conjunta con funcionarios pertenecientes al Gobierno del Estado de Veracruz y a la Comisión Nacional Forestal (CONAFOR), efectuaron sobrevuelos de reconocimiento en el área afectada; posteriormente, dieron inicio las operaciones con el helibalde, efectuándose 36 descargas de agua combinada con espuma retardante, efectuando el vertimiento aproximado de 90,000 litros.

Cabe mencionar que alrededor de las 15:00 horas, al realizarse nuevamente vuelo de reconocimiento a bordo de una unidad aeronaval, pudieron determinarse afectaciones en una superficie aproximada de 600 hectáreas.

De igual forma, la Unidad de Apoyo Móvil (UAM), permanece alerta para su intervención en caso necesario. Esta unidad está integrada por 155 elementos, 14 vehículos diversos, ambulancia, estación de comunicación móvil, cocineta móvil y motogenerador portátil; también cuenta con material y equipo para realizar tareas encaminadas a salvaguardar la vida humana.

La participación de la Secretaría de Marina-Armada de México en este tipo de hechos, refleja uno de los principales objetivos del personal naval “la salvaguarda de la vida humana y apoyo incondicional a la ciudadanía”, así como la conservación de áreas naturales protegidas, por lo que se hace una atenta invitación a la ciudadanía, de seguir las recomendaciones emitidas por Protección Civil y autoridades competentes.

En caso de emergencia, se encuentran disponibles los siguientes números telefónicos:

Primera Región Naval:

(229) 2 76 22 36 y/o 2 76 22 39

Centro de Comando y Control SEMAR:

01 800 6274621 / 01 800 (MARINA1)

Conmutador de la Secretaría de Marina:

01 (55) 56-24-65-00 extensión 1000



Conociendo el A350 de Lufthansa

Por: Erni Ramos Fotos: F.GE

Desde la puerta de acceso se siente un cambio que se confirma al traspasar el umbral y girar a la izquierda para encontrar de frente la elegante y confortable sección Business Class del Airbus A350 de Lufthansa, catalogado ya por la comunidad aeronáutica como uno de los aviones comerciales a reacción más modernos en el mundo.

Se pueden definir como impresionantes los resultados de 9 años de estudios y pruebas que llevaron a la fabricación de este gigante del aire, palpables en cada rincón, en cada esquina en cada línea de sus 67 metros de largo y de los 64 metros que separan las puntas de sus alas.

Aún para el ojo más crítico es inmediatamente perceptible la sensación de amplitud que lograron con las paredes del fuselaje menos inclinadas. Prácticamente desapareció esa curvatura que en pasajeros altos obligaba a encorvar la espalda, además permitió crecer en un 30 por ciento el tamaño de las ventanas por las que ahora se aprecia un panorama con mayor detalle sin riesgo para el fuselaje, gracias a la flexibilidad y resistencia encontrada en los nuevos materiales de construcción que dieron como resultado un diseño de cabina basado en suaves curvas y líneas fluidas, más perceptibles para el subconsciente que para el ojo humano; o sea, mayor relajación para el pasajero.

En todo pensaron los creadores del majestuoso bimotor como es el caso de la iluminación ahora basada en LED's; con las ventanas cerradas se pueden reproducir los escenarios de salida y puesta del sol, por lo que al decir de los expertos quienes lo padecen resentirán en menor medida el famoso jet lag. Lo anterior aunado a los nuevos motores Rolls Royce cuya potencia propicia una mejor regulación de la presurización en cabina renovando el aire cada 2 minutos, por lo que la calidad es comparable con la de una sala de operaciones; humedad adecuada y mayor hidratación al cuerpo igual a menor cansancio.

En el Halcón Milenario no lo sé pero en el Airbus A350 se instalaron 400 kilómetros de cable, sí mis estimados millones de seguidores leyeron bien, 400

kilómetros de cableado soportan los sensores instalados, internet de alta velocidad, canales de video en alta definición, telefonía móvil, por lo que una vez confirmada la reserva se puede programar desde una aplicación toda la programación a disfrutar durante la travesía, en las pantallas individuales de 12 pulgadas.

Si hace más de 50 años los responsables de fabricar los elegantes automóviles Rolls Royce se preocuparon por eliminar el ruido más audible del vehículo que no era emitido por su motor sino por... ¡¡¡el reloj colocado en el tablero!!! 50 años después el famoso fabricante inglés creó hermosos motores denominados Siguiente Generación, con los que se abaten emisiones por debajo de los niveles actuales, son prácticamente inaudibles en cabina y paradójicamente otorgan mayor potencia a la aeronave.

El día que Lufthansa me invitó a conocer la aeronave, antes de abordar el Airbus hice un recorrido para admirar ese diseño aerodinámico que formó la fibra de carbono como principal elemento de fabricación además de otros materiales, y aproveché para verificar que todo estuviera en condiciones: tren de aterrizaje perfecto, turbinas con hélices de titanio integradas como uno de los avances al modelo perfectas, comunicación tierra-avión sin problemas en fin, que todo listo para el despegue de regreso a Alemania; ¿Que cómo lo sé? ¿Que si soy experto en aeronáutica? Nada de lo anterior pero sucede que pregunté a los que sí son expertos y ellos me confirmaron que todo estaba dispuesto en su lugar.

Una vez a bordo me instalé en un asiento de la sección Business Class, desde donde se aprecian las otras dos secciones correspondientes a Premium Economy y Economy Class. Qué comodidad de sillones!!! Me arrellané en el de mi elección a la espera de instrucciones previas al despegue, y con los ojos cerrados traté de imaginar los 9 años del proceso desde los estudios hasta su fabricación.

Pensé en las geniales mentes un tanto mefistofélicas que idearon las pruebas superadas por el A350 para dar paso a la certificación de la aeronave con la que Airbus pretende atrapar en el mediano plazo al 50



Al entrar en la cabina de pilotos del A350 XWB, uno es inmediatamente sorprendido por las líneas limpias y las pantallas presentadas a los pilotos. Sin embargo, pronto es evidente que la filosofía de diseño de Airbus se mantiene en todo momento siendo muy familiar entre sus aeronaves, esto hace que el piloto de Airbus se sienta rápidamente como en casa.

por ciento del mercado de vuelos de larga distancia. Pensé en los mil 500 millones de euros invertidos en los 5 aviones Airbus A350 fabricados para pruebas; sí, solamente para pruebas.

Pensé en...bueno, ya no alcancé a pensar en más porque fui gentilmente invitado por el personal para desalojar el avión que en unas horas más partiría a Frankfurt, Alemania.

Vaya, el recorrido no incluía mi boleto para viajar pero no importa, ya tengo mi reservación porque esta experiencia de volar en el A350 no me la pierdo.



El oro negro de Stade.

Alrededor del 53 por ciento del A350 está hecho de un material compuesto, innovador y ultraligero. Este componente proviene de la fábrica de Airbus en Stade, cerca de Hamburgo.

Los materiales compuestos han sido llamados la forma del futuro aeroespacial. Con su combinación ganadora de alta resistencia, bajo peso y durabilidad. Durante más de 30 años, Airbus ha sido pionero en el uso de dichos materiales en sus aviones comerciales, desde el estabilizador vertical del A310 hasta el A350 XWB actual, en el que más de la mitad de la estructura de la aeronave está construida con estos materiales compuestos.

En esencia, un material compuesto está hecho de dos o más materiales constituyentes con diferentes propiedades físicas o químicas. Cuando se combina, el material compuesto exhibe características físicas beneficiosas bastante diferentes de lo que los componentes individuales pueden proporcionar. Los composites comúnmente reconocidos en la vida diaria incluyen

madera contrachapada y concreto reforzado. Desde la nariz hasta la cola, Airbus utiliza compuestos avanzados en su línea de productos de avión que han estado a la vanguardia de la ciencia de los materiales. Un material destacado en particular es el plástico reforzado con fibra de carbono, o CFRP. Compuesto por fibras de carbono fijadas en su lugar con una resina plástica, el CFRP ofrece una mejor relación fuerza-peso que los metales y tiene menos sensibilidad a la fatiga y la corrosión. En resumen, es más liviano que el aluminio, más fuerte que el hierro y más resistente a la corrosión que ambos.

Como todos los compuestos, la fuerza de CFRP resulta de la interacción entre sus materiales que lo constituyen. Por sí mismas, ni las fibras de carbono ni la resina son suficientes para crear un producto con las características deseadas para integrarse en un avión. Pero una vez que se combina en capas integradas múltiples y se une, el componente de la estructura del avión CFRP o la aero estructura ad-



FOTO: AIRBUS

quiere la resistencia y las propiedades de carga que lo hacen ideal para el uso en aviación.

La aplicación de plástico reforzado con fibra de carbono alcanzó nuevas proporciones con el A350 XWB, que cuenta con una importante aplicación de materiales compuestos. Por ejemplo, la mayor parte del ala del A350 XWB está construida por compuestos de carbono livianos, incluidas sus cubiertas superior e inferior.

Con CFRP, no solo es el fuselaje del avión es más duro y resistente, sino que también reduce su peso, lo que le permite transportar más pasajeros, quemar menos combustible, volar más lejos ... o combinaciones de los tres.

Aunque inicialmente es más caro de producir que las partes metálicas tradicionales, los com-

ponentes de CFRP pueden ahorrarle dinero a los operadores de aeronaves en los costos futuros de mantenimiento, ya que el material no se oxida ni se corroe. Un A350 XWB, por ejemplo, requiere un 50% menos de tareas de mantenimiento de la estructura, y el umbral para las comprobaciones de fuselaje es de 12 años en comparación con ocho para el A380.

En la producción de CFRP, miles de hilos de carbono microscópicamente delgados se agrupan para formar cada fibra, que se une a las demás en una matriz unida por una resina robusta para lograr el nivel de rigidez requerido. El componente compuesto se produce en láminas de forma precisa colocadas una encima de la otra y luego unidas, generalmente utilizando calor y presión en un horno llamado autoclave, lo que da como resultado un compuesto de alta calidad.



13° Aniversario de Volaris

Texto y Fotos: F.GE



Volaris celebra su décimo tercer aniversario posicionándose como la primera aerolínea en el mercado doméstico de México, y ofreciendo más rutas a los Estados Unidos y Centroamérica.

El primer vuelo de Volaris fue en la ruta Toluca-Tijuana, el 13 de marzo de 2006. Desde aquel día muchas cosas han pasado. Algunas Líneas Aéreas que en aquel momento podrían haber sido competencia de Volaris han desaparecido, Nova Air, Líneas Aéreas Azteca, Avolar, Aviacsa y la propia Mexicana de Aviación, entre otras. Son 13 años recorridos, y la permanencia no ha sido fácil, pero bajo el mando de Enrique Beltranena, Volaris está posicionada en la actualidad como una de las empresas de transporte comercial más sólidas del país.

Hay muchos diferenciadores en la estrategia que



Volaris: Volemos diferente

13° aniversario
Marzo 2019

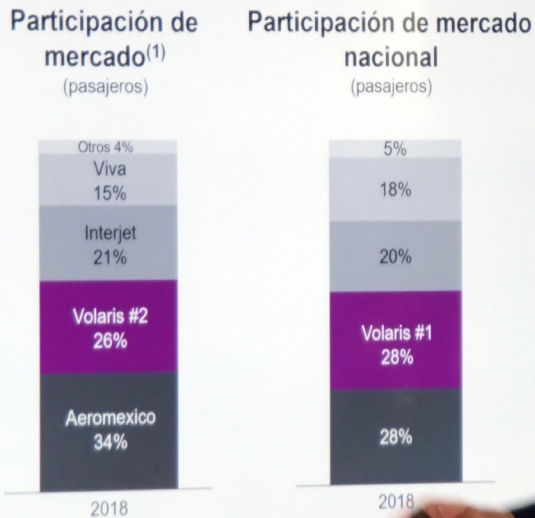
han llevado a Volaris a pelear por el lugar número 1 de su sector:

Una flota más moderna: La flota va de la mano con el tema de costos, es decir hoy por hoy, la tecnología de los aviones avanza pasos agigantados, y entre más moderno es un avión más pueden reducirse los costos.

Vuelos directos punto a punto: Una estrategia primordial que nadie se había planteado antes, es generar trayectos que pudieran competir directamente con las rutas establecidas de autobuses de pasajeros que viajan entre 5 y 7 horas, Volaris lo hizo, 27% de sus rutas no tiene competencia con otra línea aérea, esto quiere decir, que su competencia por viajeros son directamente las líneas de autobuses. Volaris no canibaliza pasajeros de otras aerolíneas, su estrategia es, a través de sus precios obtener nuevos viajeros que antes usaban el autobús.

El cambio del autobús al avión sigue siendo un enfoque prioritario para Volaris y su estrategia comercial. Aproximadamente 10% de sus pasajeros viajan por primera vez, y 30% consideraban tomar el autobús antes que comprar un vuelo con Volaris. Por ello, en el tercer trimestre del año 2018 agregaron nuevas opciones de pago para atraer más pasajeros con menor ingreso, como aprobaciones de crédito inmediatas en línea, pagos diferidos para Clientes en los Estados Unidos, etc.

Volaris está fuertemente posicionado para competir en el mercado mexicano



- La aerolínea de Ultra Bajo Costo líder
- La flota más joven y mas eficiente
- Una de la aerolíneas con n densidad de asientos por avión
- La mejor utilización de la flota

(1) Aerolíneas Mexicanas
Fuente: DGAC

Una sola clase ofertada: El modelo de Volaris está muy bien enfocado a su público objetivo: la clase media, creciente, y por eso solo existe una clase abordo con un servicio estandarizado, lo que permite reducir los costos.

Compra de boletos de manera sencilla: Volaris se ha adaptado a la tecnología, hoy en día ya cuenta con alrededor de un 10 a 15% de ventas tan solo por *mobile*, su app móvil tuvo 1.7 millones de descargas en 2018. Volaris.com es la página más visitada en México en el giro. Cuenta con más de 1 millón de usuarios registrados, 850 mil miembros del club de descuentos, y 220 mil tarjetahabientes.

En términos generales, el marketing digital está cambiando la forma en la que operan los negocios de ultra bajo costo, y el caso de Volaris es muy significativo, ya que más del de 70% de sus ventas son a través de volaris.com. El contacto a través de redes sociales es disruptivo e innovador: las interacciones con los Clientes a través de Facebook Messenger crecieron 50% en 2018 vs 2017. 40% de estas interacciones son contestadas por suchatbot "Vane". Por ello, Volaris fue reconocida en 2018 en el top 3 de las aerolíneas en "So-

cial Customer Care" en los SimpliFlying Awards.

Tarifas hasta 40% más bajas: Reduciendo los costos, escuchando al cliente y mejorando la tecnología, los costos bajan, Volaris es una de las 5 compañías con menor costo unitario del mundo, estando 55% por debajo de su siguiente competidor.

Desde su inicio, Volaris evitó la concentración de operaciones en la Ciudad de México, con poco más de 11% de operaciones en esta plaza, y durante los siguientes 13 años, ha desarrollado importantes estaciones operativas como Guadalajara, Tijuana, Cancún y Monterrey, creando una amplia y diversificada red de rutas en México, Estados Unidos y Centroamérica.

Su flota consta de 77 aviones: 8 A319, 55 A320 (incluyendo 12 A320 Neo) y 14 A321 (incluyendo 4 A321 Neo). Del total de la flota, 54 aeronaves cuentan con sharklets, que aunados a los motores de última generación de Pratt & Whitney, permiten un ahorro de combustible de hasta el 18%.

Momentos clave en sus 13 años de historia:

Fundación de Volaris Costa Rica en 2016.

Primera aerolínea operando un NEO en América del Norte.

Reconocimiento: 2017 Air Transport como 'La Aerolínea más Valiosa del Año'.

Top 5 de las aerolíneas de ultra bajo costo en el mundo según la OAG (2019).

Airline Ratings reconoció a Volaris como una de las 10 aerolíneas más seguras en el mundo (2019).

En los últimos 6 años, Volaris aumentó su capacidad más del doble (2.3x); 2012: 9,244 vs. 2018: 21,007.

De 2012 a 2016, nuestros pasajeros crecieron a una tasa anual compuesta de 16%: 2012: 7,408 vs. 2018: 18,396.

De septiembre de 2012 a diciembre de 2018, los ingresos adicionales absolutos (MXN) incrementaron 5.8x, de 1,510 millones a 8,817 millones.

Desde su creación, la visión de su CEO Enrique Beltranena fue: "Crear un modelo de aviación que nunca se hubiera presentado en el país, que fuera sostenible a largo plazo y que tuviera una credibilidad importante en nuestros clientes",

esto lo ha logrado con creces, dejó de ser una visión para convertirse en un logro a mediano plazo. Ahora su meta más ambiciosa es, a largo plazo tener una conectividad importante con Centroamérica.

¿Su peor enemigo para lograr esta meta? Los sistemas aeroportuarios mexicanos que establecen impuestos sin lógica o razonamiento, no piensan que cuando realizan cobros inverosímiles afectan a las líneas aéreas y también a los empleos directos e indirectos que surgen de ellas.

Todos debemos asimilar que la transportación aérea ya no es un lujo, es el puntal para que el país se transforme, es sumamente necesaria para el crecimiento y la sostenibilidad del desarrollo económico.

Finalmente citando otra vez a Enrique Beltranena quiero cerrar este reportaje con la siguiente frase: "Lo importante no es ser el más grande, lo importante es ser el más viable financieramente porque esto nos da sostenibilidad en el futuro".



Volaris es la línea aérea mexicana que más cambios tiene en sus libreas, a continuación les presento algunas de ellas, que por su colorido o significado, son de mis favoritas.



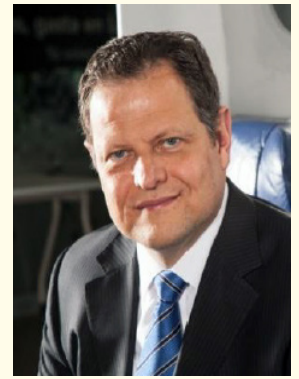
¿Quién es Enrique J. Beltranena?

Enrique Beltranena es Fundador, presidente y Director Ejecutivo (CEO) y miembro del Consejo de Volaris, comenzó su carrera en la industria aeroespacial en 1988. Durante la década de 1990, fue Gerente General de Aviateca en Guatemala, y colaboró en el proceso de consolidación de diferentes aerolíneas centroamericanas en una única entidad de gestión regional llamada Grupo TACA, fundada en 1997. El Sr. Beltranena dirigió la reestructuración de Grupo TACA, y ocupó diversos cargos en la empresa hasta que fue nombrado Director de Operaciones para las Américas.

En 2006, bajo su liderazgo, Volaris desarrolló un modelo de negocio altamente eficiente que proporciona bajas tarifas base para desarrollar su mercado, junto con niveles sobresalientes en calidad de servicio y una amplia gama de productos. Desde el comienzo de sus operaciones en marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus 5 rutas iniciales a 173, y su flota de 4 a 72 aviones. Volaris actualmente opera más de 321 vuelos diarios, conectando 40 aeropuertos en México, y 29 aeropuertos en los Estados Unidos y América Central con una de las flotas más modernas de América. Entre otros premios, la empresa ha recibido el prestigioso reconocimiento ESR de Responsabilidad Social Empresarial durante nueve años consecutivos. Enrique Beltranena también llevó a la compañía a completar exitosamente su oferta pública inicial

tanto en la Bolsa Mexicana de Valores como en la Bolsa de Nueva York en septiembre de 2013. Además, en noviembre de 2016, se inauguró la filial Volaris Costa Rica como consecuencia de la expansión internacional de la compañía, y con el propósito de integrar y conectar la región centroamericana con tarifas de bajo costo.

En 2009, el Sr. Beltranena recibió el Premio Federico Bloch de la Asociación de Transporte Aéreo de América Latina y el Caribe, en reconocimiento por su destacado liderazgo en el avance de la industria de las aerolíneas comerciales en América Latina y el Caribe. En 2011, EY reconoció a Beltranena como Empresario del Año en México. Más tarde, en 2012, se incorporó al Salón de la Fama de EY en Mónaco como parte de los principales empresarios del mundo. Fue galardonado con la Orden Nacional del Mérito (en calidad de Caballero) por el Presidente de Francia. En 2016, Volaris recibió el premio Low-Cost Leadership de Airline Business, así como el premio Direct Foreign Investment otorgado por el Oregon Counselor Corps. Enrique Beltranena es Piloto, Contador Público (CPA) y tiene una maestría en Finanzas y Marketing.



A-10 Thunderbolt II

Por F.GE Fotos: USAF

El A-10 Thunderbolt II es el primer avión de la Fuerza Aérea especialmente diseñado para el apoyo aéreo cercano de las fuerzas terrestres. Son aviones a reacción bimotores, y efectivos y que pueden sobrevivir gracias a su blindaje de la cabina, además pueden usarse contra todos los objetivos terrestres, incluidos tanques y otros vehículos blindados. Tiene una excelente maniobrabilidad a bajas velocidades, y es una plataforma de armas altamente precisa. La aeronave puede volar cerca de las áreas de batalla durante largos períodos de tiempo y operar en condiciones de techo bajo y visibilidad. El amplio radio de combate y la capacidad corta de despegue y aterrizaje permiten operaciones dentro y fuera de lugares cercanos a las líneas del frente. Usando gafas de visión nocturna, los pilotos A-10 pueden realizar sus misiones durante la oscuridad.

Los Thunderbolt II cuentan con sistemas de visión nocturna o NVIS. Los pilotos están protegidos por una armadura de titanio que también protege partes del sistema de control de vuelo. Las secciones estructurales primarias redundantes permiten a la aeronave

disfrutar de una mejor capacidad de supervivencia durante el apoyo aéreo cercano. La aeronave puede sobrevivir a los impactos directos de los proyectiles perforantes y de alto explosivo de hasta 23 mm. Sus células de combustible auto sellantes están protegidas por espuma interna y externa. Los sistemas manuales respaldan sus sistemas hidráulicos de control de vuelo redundantes. Esto permite a los pilotos volar y aterrizar cuando se pierde la potencia hidráulica.

El A-10 comenzó a recibir un sistema de navegación inercial en 1980. Después recibió la mejora LASTE (Low Altitude Safety and Targeting Enhancement) otorgándole equipamiento de ayuda de armas computarizada, piloto automático, y un sistema de anticollisión en tierra. En 1999, los aviones comenzaron a recibir sistemas de navegación con sistema de posicionamiento global y una nueva pantalla multifunción.

En 2005, toda la flota de A-10 comenzó a recibir las actualizaciones de Precision Engagement que incluyen un sistema mejorado de control de incendios (FCS), contramedidas electrónicas (ECM), pantallas





de cabina mejoradas, la capacidad de utilizar bombas inteligentes, pantallas con mapas en movimiento, gestión de almacenes digitales, integración avanzada de pods, formato de mensaje variable o VMF, armas guiadas por GPS y potencia DC mejorada. Después de las actualizaciones lleva la designación A-10C.

El Thunderbolt II puede ser reparado y operado desde bases austeras con instalaciones limitadas cerca de las áreas de batalla. Muchas de las partes de la aeronave son intercambiables a izquierda y derecha, incluidos los motores, el tren de aterrizaje principal y los estabilizadores verticales. Además II puede ser reparado y operado desde bases austeras con instalaciones limitadas cerca de las áreas de batalla. Muchas de las partes de la aeronave son intercambiables a izquierda y derecha, incluidos los motores, el tren de aterrizaje principal y los estabilizadores verticales. Puede emplear una amplia variedad de municiones convencionales, incluidas bombas de propósito general, unidades de bombas en racimo, bombas guiadas por láser, municiones de ataque di-

recto conjuntas o JDAM, dispensador de municiones con corrección de viento o WCMD, misiles AGM-65 Maverick y AIM-9 Sidewinder, cohetes, bengalas de iluminación y el cañón GAU-8/A de 30 mm, capaz de disparar 3,900 rondas por minuto para derrotar a una amplia variedad de objetivos, incluidos los tanques.

La primera producción A-10A se entregó a la Base de la Fuerza Aérea Davis-Monthan, Arizona, en octubre de 1975. El A-10C mejorado alcanzó su capacidad de operación inicial en septiembre de 2007. Diseñado específicamente para apoyo aéreo cercano, su combinación de artillería pesada y variada de carga, la entrega precisa de armas, la capacidad de campo austero y la capacidad de supervivencia han demostrado ser invaluable para los Estados Unidos y sus aliados. La aeronave ha participado en las operaciones como Desert Storm, Southern Watch, Provide Comfort, Desert Fox, Noble Anvil, Deny Flight, Deliberate Guard, Allied Force, Enduring Freedom and Iraqi Freedom.

Presenta Viva Aerobus su campaña “Queremos que Vivas Más”



Viva Aerobus, la aerolínea de ultra bajo costo de México, presentó su nueva campaña publicitaria “Queremos que Vivas Más”, estrategia que dirige la atención al compromiso e interés de la empresa por enriquecer la experiencia integral de los pasajeros, resaltando en su comunicación las emociones detrás de cada vuelo.

“Este nuevo enfoque en la comunicación va más allá de una campaña comercial. Está respaldado por los esfuerzos por innovar nuestro servicio y ampliar nuestra oferta de manera que los pasajeros hagan cada viaje, y no sólo el vuelo, a su medida. El objetivo es ser la aerolínea para todos y la primera opción para volar”, explicó Juan Carlos Zuazua, Director General de Viva Aerobus. Concretamente, esta vocación por potenciar la experiencia de los viajeros ha resultado en mejoras estratégicas en dos áreas clave del servicio.

En primera instancia, se ha priorizado una comunicación asertiva e inteligente con los clientes. Para ello, se mejoró el análisis de datos de los pasajeros, logrando una diferenciación de cada viajero con el ánimo de ofrecer promociones exclusivas según su perfil y preferencias. Pensando también en las necesidades particulares de cada persona, se lanzó la sección ‘Prepárate para Volar’ en el sitio oficial de Viva Aerobus. En ella, se enlistan recomendaciones para aquellos pasajeros con necesidades particulares tales

como mujeres embarazadas, mascotas, niños, etc. En segundo lugar, Viva Aerobus ha sumado esfuerzos por acentuar la flexibilidad en los vuelos.

Ahora, en la sala de última espera, ya es posible, si la disponibilidad lo permite, abordar un vuelo previo al reservado si así lo desea el pasajero. Adicionalmente, los pasajeros que pierdan su vuelo pueden cambiar la ruta de su reservación original pagando únicamente la diferencia de tarifa, pero sin cargo extra por cambio de vuelo. Por su parte, todos los pasajeros que viajen con mascotas tendrán acceso, sin costo alguno, a la fila exprés, resultado de la política Pet Friendly de Viva.





Esta serie de acciones colocan a Viva Aerobus en un punto de inflexión en el que reafirma su compromiso con un servicio enfocado 100% en el cliente, toda vez que se brinda un espaldarazo a los distintivos inherentes a la aerolínea: precios bajos, aviones de última generación y una constante expansión de rutas.

De hecho, en lo que va del año, Viva ya ha lanzado 7 nuevas rutas, dos de ellas inéditas (Cancún - Hermosillo y Hermosillo – Los Cabos) y 4 servicios chárter con destino a Cuba.

Enriquecer la experiencia de viaje de los pasajeros, más allá del vuelo, es también un eje rector de la propuesta de ultra bajo costo de Viva Aerobus. Gracias a una oferta caracterizada por precios bajos, los pasajeros tienen la oportunidad de aprovechar más recursos en otros aspectos de su viaje tales como ampliar su estadía, acceder a mejores hoteles, aumentar actividades recreativas, viajar con más frecuencia, etc. Precisamente estas oportunidades de volar ahorrando se traducen en las experiencias emotivas a destacar en la nueva campaña publicitaria, misma que tendrá eco en radio, televisión, canales digitales, espectaculares y cines a lo largo del país.

“Este firme interés de Viva por la experiencia de los viajeros es el eje rector de nuestra nueva campaña de publicidad. Queremos transmitir que para nosotros no se trata de transportar personas. Es cuestión de unir seres queridos, explorar destinos, respaldar momentos de diversión y crear buenos recuerdos. Por ello, nuestra comunicación visual se enfoca en lo emotivo y en las relaciones humanas”, mencionó José Ramón Valdiosera, Director de Mercadotecnia de Viva Aerobus.

Para Juan Carlos Zuazua, la parte medular de cada decisión son los clientes, pues ha sido su preferencia y confianza lo que ha permitido a Viva Aerobus posicionarse como la aerolínea mexicana de mayor crecimiento en términos de pasajeros. En 2018, la aerolínea rompió su propio récord al transportar, por primera vez, a más de 10 millones de pasajeros en un solo año. Y esta inercia de crecimiento continúa. En los dos primeros meses del 2019, la aerolínea logró un incremento del 17% en el número de pasajeros en comparación con el mismo periodo del 2017, habiendo transportado a más de 1.5 millones de pasajeros.



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

El dron de Airbus, Skyways, realiza las primeras pruebas de entregas “tierra-barco” en el mundo

Singapur, 15 de marzo de 2019 – Airbus ha comenzado las pruebas de entrega de tierra a barco de su dron Skyways, en Singapur. Esta es la primera vez que se utiliza la tecnología de los drones en condiciones portuarias reales para entregar una variedad de productos marítimos indispensables, pequeños y de tiempo crítico, a los buques de trabajo en el puerto.

El vuelo inaugural de reparto de tierra a barco se realizó al buque Anchor Handling Tug Supply de Swire Pacific Offshore, 'M/V Pacific Centurion' a 1.5 km de la costa del muelle Marina South Pier de Singapur y transportaba 1.5 kg de insumos impresos en 3D, aterrizando de forma segura en la cubierta del buque y depositando su carga al capitán. El vehículo aéreo no tripulado, Skyways, regresó rápidamente a su base y el vuelo completo tuvo una duración de diez minutos.

Las pruebas se están llevando a cabo en conjunto con Wilhelmsen Ships Services, una de las empresas líderes en el mundo en logística marítima y servicios portuarios. Durante las pruebas, el dron de Airbus, Skyways, despegará desde el muelle con una

capacidad de carga útil de hasta 4 kg y navegará de forma autónoma a lo largo de corredores aéreos pre-determinados a embarcaciones a una distancia de hasta 3 km de la costa.

El líder de Airbus en Skyways, Leo Jeoh, compartió su entusiasmo por el logro del vuelo: “Estamos encantados de lanzar la primera prueba de este tipo en el mundo marítimo. El logro de hoy es la culminación de meses de intensa preparación por parte de nuestro equipo, y la sólida colaboración con nuestro socio mientras buscamos un nuevo nicho en la industria marítima”.

“Asimismo, estamos encantados de dar un paso al frente en el esfuerzo de movilidad aérea urbana de Airbus, mientras continuamos explorando y buscando una mejor forma de conocer lo que se necesita para volar de forma segura y confiable con vehículos de vuelo autónomos”, añadió.

“La probada e impecable operación de reparto de tierra a barco de los drones en uno de los puertos más concurridos del mundo demuestra que el arduo trabajo, la inversión y la fe que nosotros y nuestros



Agency by Air

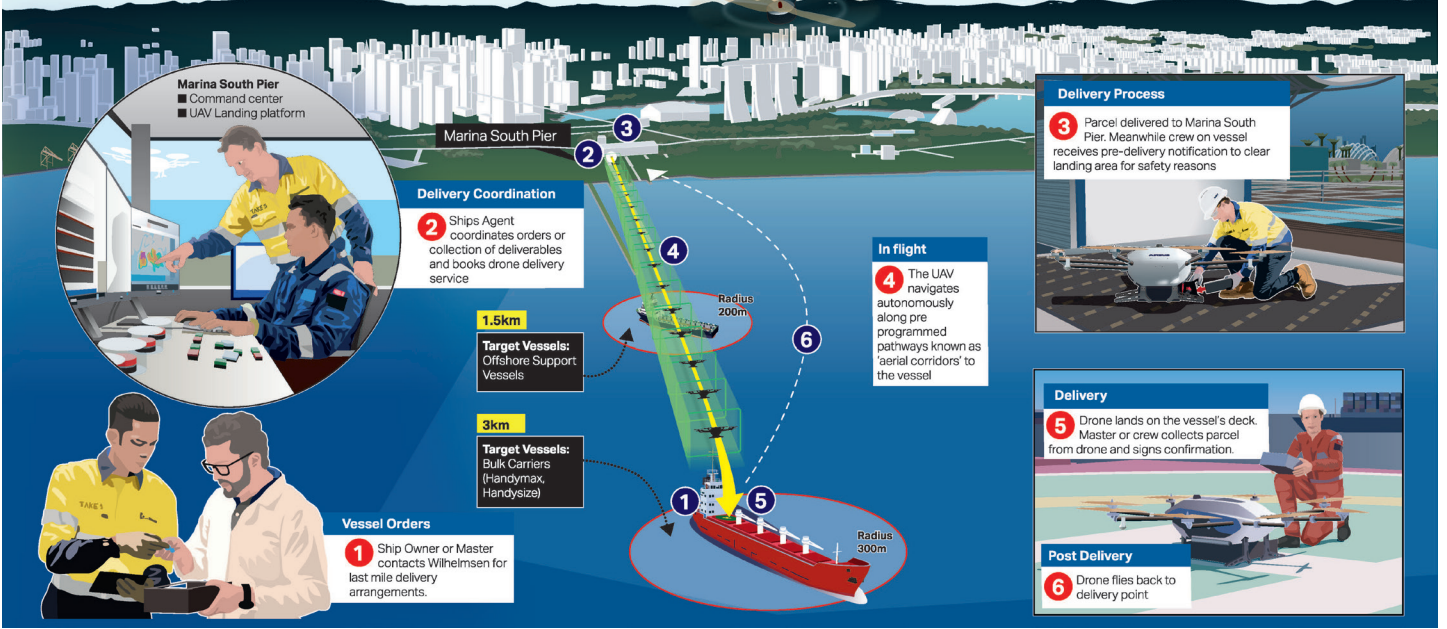
enabled by Airbus' Skyways

Drone delivery of parcels from Shore-to-Ship

■ Pilot trial debuts in one of the busiest ports in the world - Singapore, delivering parcels to anchorage vessels at Marina South Pier.

■ Unmanned autonomous drone deliveries enable a 6X increase in productivity, reduced carbon footprint and improved safety for Ships Agents compared to launch boat deliveries.

With lower delivery costs by up to 90%, the potential cost savings for the maritime industry can be up to \$675m.



socios hemos puesto en el proyecto de la “Agency by Air” en los últimos dos años no estaba fuera de lugar”, dijo Marius Johansen, Vicepresidente Comercial de la Agencia de Buques en Wilhelmsen Ships Services.

“La entrega de piezas esenciales de repuesto, suministros médicos y dinero en efectivo a través de un barco de lancha es una parte establecida de nuestro portafolio de servicios cotidianos y de mantenimiento que proporcionamos día a día en puertos de todo el mundo. La tecnología moderna, como los sistemas de aviones no tripulados, son una interesante herramienta con la que podemos desarrollar a nuestra industria y mejorar la forma en que servimos a nuestros clientes”, añadió.

El uso de sistemas de aeronaves no tripuladas en la industria marítima permitirá ampliar la cartera de servicios de las agencias marítimas existentes, acelerando las entregas hasta seis veces, reduciendo los costes de entrega hasta en un 90%, disminuyendo la huella de carbono y mitigando de forma significativa los riesgos de accidentes asociados a las entregas de los botes. Airbus y Wilhelmsen Ships Services firmaron un acuerdo en junio de 2018 para impulsar el desarrollo de un sistema de aeronaves no tripuladas de costa a barco para entregas. Esta colaboración

combina la amplia experiencia de Airbus en soluciones de ascensores verticales aeronáuticos y la gran experiencia de Wilhelmsen en servicios de agencia naviera. En noviembre de 2018, se estableció una plataforma de aterrizaje y un centro de control en el Muelle Sur de la Marina gracias a la facilitación de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur. La agencia marítima también designó puertos para que las embarcaciones anclaran en el muelle para las pruebas mientras que la Autoridad de Aviación Civil de Singapur trabajó con Airbus y Wilhelmsen para garantizar la seguridad de las mismas.

Skyways es un proyecto experimental destinado para establecer redes de transporte multimodal en ciudades inteligentes. A través de Skyways, Airbus pretende desarrollar una solución de infraestructura aerotransportada no tripulada y abordar la sostenibilidad y la eficiencia de las aeronaves no tripuladas en grandes entornos urbanos y marítimos.

Una vez demostrada la capacidad de entregar paquetes de forma segura y fiable a los buques anclados frente a la costa de Singapur, Skyways comenzará pronto una fase de prueba de entrega de paquetes aéreos de forma autónoma en un entorno urbano en la Universidad Nacional de Singapur.

Voom, celebra su primer año de operaciones en la Ciudad de México



A través de su plataforma de vuelos en helicóptero bajo demanda, Voom ha revolucionado la movilidad urbana, ofreciendo a los habitantes de la CDMX una solución que reduce significativamente el tiempo que pierden en el tráfico. Para lo que típicamente puede llegar a ser un estresante trayecto al aeropuerto en coche de varias horas, Voom ofrece una experiencia de altura en la que moviliza a sus pasajeros en minutos, desde cualquiera de los helipuertos en su red, al helipuerto ubicado cerca a la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Con cerca de 10 millones de autos registrados, la infraestructura terrestre de la Ciudad de México se encuentra extremadamente saturada. Se realizan 34 millones de viajes diarios, un aumento notable en comparación con 29 millones en 2015, con un promedio de más de una hora de trayecto. Por tercer año consecutivo, México se ubica en el primer lugar del ranking mundial TomTom de ciudades con mayor tráfico.

La plataforma innovadora de Voom democratiza el vuelo en helicóptero, como comentó el Country Manager de México Enrique Aguilar: “Si contactas al dueño de un helicóptero y pides un vuelo de Santa Fe al aeropuerto te va a cobrar USD \$3,000. Con Voom, te llevamos por MXN \$3,200.”

En su primer año, Voom ha evolucionado su propuesta de servicio. En un inicio, ofreció reservas de vuelo desde una hora hasta siete días antes de que el cliente quisiera tomar su vuelo.

En este aniversario, Voom anuncia que a partir de abril, los pasajeros podrán reservar hasta con 90 días de anticipación. También ofrece un horario de servicio ampliado que ahora incluye los sábados. Con estas actualizaciones, los pasajeros de Voom podrán planear sus viajes con la anticipación y flexibilidad que requieran.

En su primer aniversario, Enrique Aguilar nos comparte: “Estamos muy orgullosos de contribuir

a mejorar la calidad de vida de los residentes de la CDMX. Por fin tenemos una plataforma que pone en tus manos la opción de movilizarte en minutos por el aire dentro de la ciudad a un precio accesible. Como mexicano, me da mucho orgullo que nuestra ciudad sea pionera en el mundo en temas de Movilidad Aérea Urbana”.

Voom ha forjado varias alianzas, ofreciendo una experiencia de viaje inigualable para los viajeros de la ciudad. Los pasajeros de Air France y KLM que viajan con Voom, llegan en minutos al aeropuerto donde son recibidos en puerta por un representante de la aerolínea, quien los acompaña a realizar el check-in preferencial. Después, los pasajeros pueden esperar su vuelo mientras se relajan cómodamente en la sala Grand Lounge Elite.

Para continuar elevando su propuesta de servicio, el 14 de febrero Voom lanzó un nuevo servicio de vuelo panorámico en la Ciudad de México.

Los pasajeros pueden conocer los sitios más emblemáticos de la ciudad más grande del mundo en tan solo 25 minutos. Los vuelos despegan desde la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y ofrecen la oportunidad de disfrutar vistas excepcionales de la ciudad.

Hoy, Voom cuenta con una red de 6 helipuertos para servir a sus pasajeros: Montes Urales, Santa Fe, Interlomas, Zona Esmerada y los Aeropuertos Internacionales de la Ciudad de México y de Toluca. A pesar de que sus rutas más demandadas son hacia el Aeropuerto de la Ciudad de México, también es la mejor opción para quien necesita trasladarse dentro de la ciudad en minutos.

Este ha sido el primer año revolucionando la movilidad urbana en la Ciudad de México y el siguiente año promete continuar construyendo la visión de Voom: movilidad aérea urbana accesible y alcanzable.



Junkers 52

Por: F.GE

En noviembre de 1925, un equipo de diseño de ingenieros de Junkers Aircraft Company, en Dessau, bajo el liderazgo de Kurt Weil y Hans Bongers, estaba trabajando en un proyecto para conseguir que el transporte aéreo civil fuera rentable. Ninguno de ellos podría imaginar que sus ideas conducirían a uno de los aviones más famosos y exitosos de su tiempo, el Junkers Ju 52.

Su diseño contemplaba, que un avión de carga tuviera características de un monoplano: un solo motor, tren de aterrizaje robusto y una estructura sumamente sólida. Aunque los desarrollos técnicos de la época permitirían una construcción aerodinámica mucho más adecuada, el ingeniero jefe de los Junkers, Ernst Zindel, optó por las láminas de aluminio corrugado que se habían utilizado con éxito en los diseños de aviones anteriores de los Junkers.

El Ju 52 era fuerte, robusto y resistente a la corrosión y los daños podrían repararse fácilmente con herramientas simples. Esto demostró ser una gran ventaja en regiones como Asia o América del Sur, donde la infraestructura aérea todavía no había abandonado

las primeras etapas de la aviación. Los diseños anteriores de aeronaves tenían que sufrir largos periodos en tierra debido al mantenimiento, lo que resultó en una baja rentabilidad general.

Estos altos costos se consideraron como el factor económico clave para las compañías aéreas, tomando en cuenta que en aquellos tiempos nada funcionaba sin soporte financiero del gobierno federal.

Los altos volúmenes de peso, tanto de los pasajeros como de carga, hicieron poca diferencia y generalmente generaban pérdidas en las líneas aéreas. La compañía Junkers había experimentado esto con la línea Aérea Persian, cuando el apoyo financiero federal cesó repentinamente debido a la mala situación económica del Reich alemán. Como consecuencia, el servicio persa tuvo que ser abandonado con grandes pérdidas en 1932. El Ju 52 fue visto como la solución perfecta para hacer frente a estos problemas, permitiendo que las líneas aéreas funcionaran y obtuvieran ganancias. Esto contrastaría con el avión de bajo mantenimiento diseñado que Ernst Zindel había pensado diseñar. Con las condiciones financieras de la Junkers Aircraft Company de ese tiempo, un futuro



avión de pasajeros parecía imposible. En la década de 1920, fue imposible estimar la demanda real en términos de cantidades futuras de aeronaves que se ordenarían con estas especificaciones. El avión tendría que ser construido sin compradores iniciales. lo que era un gran riesgo. Con todos estos inconvenientes en mente, Zindel encontró una forma ingeniosa de combinar el monomotor, los aviones de carga y con la opción de convertirlo posteriormente en un avión de pasajeros de tres motores, sin cambios importantes en el diseño general. El primer vuelo del prototipo Junkers 52 monomotor tenía la matrícula 4001, registro D-1974, y su primer vuelo tuvo lugar el 11 de septiembre de 1930 en Dessau, Alemania. Aun cuando Ju52 ya estaba volando los primeros pedidos de las aerolíneas, tardarían un poco en materializarse.

El primer Ju52 con tres motores, fue el número de serie 4008, voló por primera vez el 7 de marzo de 1932. Se agregaron dos motores mas que no contenía la versión original Ju52/1, uno en cada ala. La Compañía Lufthansa tuvo el primer Ju 52/3m (3m = tres motores).

Uno de los primeros aviones de Lufthansa tuvo una colisión en el aire el 1 de agosto de 1932, cerca de la ciudad de Schleissheim, durante una competencia en una exhibición aérea. La colisión casi partió el motor izquierdo, mientras que las alas y el fuselaje se dañaron gravemente. Esto averió una buena parte de la aeronave, pero demostró que la lámina corrugada y el diseño del Ju 52 era robusto y así dio origen la leyenda de esta aeronave. En sus primeros diseños, el fuselaje de chapa ondulada era un rasgo común y distintivo. El revestimiento metálico soportaba bien la carga y la ondulación le daba gran fortaleza incrementando muy poco aumento de peso. El primer avión que uso este revestimiento fue el Junkers J4 y el Ju52 fue el último en usarlo. El Ju 52 es, sin duda, un hito en la historia de los aviones de pasajeros. Su destacada confiabilidad en todos los vuelos y misiones realizados. El uso civil y militar, la supervivencia en situaciones de emergencia, incluso el período anterior a la guerra es legendario. El Ju 52 no siempre fue ideal para todas las tareas, pero sí fue considerado una plataforma de transporte robusta y confiable. El excelente servicio del Ju 52, a pesar de todos los inconvenientes, hace que sea insuperable e inolvidable

Ciertamente, gran parte de la herencia de Ju 52 se basa en la tendencia nostálgica del ayer, pero siempre se mezcla con la solemnidad. Sin embargo, no se puede negar que el sonido de los motores radiales del viejo JU52 permanecerá grabado para siempre en aquellos que lo vieron volar.



IMAGENES: LUFTHANSA



Cerca de 5000 aviones de la serie Ju 52/3m fueron construidos entre 1932 y 1952. El primero que salió de la línea de producción fue comprado por la antigua Deutsche LuftHansa AG. Posteriormente, la aerolínea recibió otras 185 de estas aeronaves. Apodado "tía Ju", se convirtió en el caballo de batalla de la aerolínea, famoso por su increíblemente alta confiabilidad. Pudo sobrevolar no solo los Alpes, sino también los Andes, y pudo acomodar hasta 16 pasajeros. Aunque se utilizaba principalmente en Europa y América del Sur, también se podía ver en las vías aéreas de África y Asia. Uno de los últimos Junkers 52 que seguía volando pertenecía a Luftahnsa. El 21 de enero, Lufthansa anunció el retiro de los fondos para su Junkers Ju 52/3m que ha sido operado en vuelos de pasajeros por la Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung (DLBS). Los Junkers, con sede en Hamburgo y construidos en 1936, volaron con los colores de Lufthansa desde 1986, y solían transportar a más de 10,000 pasajeros en vuelos turísticos todos los años. Lufthansa mencionó que la retirada del apoyo es una medida de reducción de costos, el trágico accidente que sufrió Ju-Air Ju 52/3m HB-HOT en agosto de 2018 con la pérdida de 20 vidas que no tienen relación con la decisión. Es posible que el Junkers D-CDLH aún pueda verse en exhibiciones aéreas y otros trabajos que no sean de transporte de pasajeros.

LOS THUNDERBIRDS



El 25 de mayo de 1953 el equipo oficial de demostración aérea de la Fuerza Aérea, designado entonces como la 3600a Unidad de Demostración Aérea, se activó. La unidad adoptó el nombre de “Thunderbirds”, influenciado en parte por cultura y folklore nativos de Estados Unidos del sudoeste de los Estados Unidos donde se encuentra la Base de la Fuerza Aérea Luke.

Siete oficiales y 22 personas enlistadas fueron seleccionados para el primer equipo de demostración. El comandante Dick Catledge, comandante de un escuadrón de entrenamiento en Luke AFB, fue elegido como el líder del equipo. Los gemelos Bill y Buck Pattillo fueron seleccionados y volaron el ala izquierda y derecha, respectivamente. Los Pattillos, ambos capitanes, fueron selecciones ideales ya que ambos habían volado con un equipo de demostración durante los tres años anteriores. Para la difícil posición de la ranura, se seleccionó la posición intercalada entre ambos miembros del ala y detrás del líder, el Capitán Bob Kanaga. El piloto de remplazo era el capitán Bob McCormick. Al igual que los hermanos Pattillo, también tuvo experiencia en equipos de demostración. El primer teniente Aubry Brown fue el oficial de mantenimiento del equipo. El Teniente Brown,

junto con el Maestro Sargento Earl Young, seleccionó a 21 hombres enlistados para ayudar a mantener las aeronaves del equipo. El capitán Bill Brock fue el último oficial seleccionado para el equipo. Se desempeñó como oficial de información y narrador del equipo.

De este humilde comienzo y de este grupo de hombres, nació la leyenda de la Fuerza Aérea “Thunderbirds”. El equipo voló y mantuvo el F-84G Thunderjet. La configuración de ala recta del F-84G se consideró muy adecuada para maniobras acrobáticas y de demostración, aunque la aeronave no pudo superar la velocidad del sonido.

Una serie de formaciones acrobáticas, que duraron un total de 15 minutos, comprendieron la demostración original. El “solo” no se incorporó originalmente a la exhibición, sin embargo, a medida que avanzaba la temporada, el equipo aprovechó la oportunidad para realizar maniobras “solo” con un avión de repuesto. Siempre tratando de demostrar los aviones de combate más avanzados de la época, el F-84F Thunderstreak se convirtió en el nuevo avión del equipo en 1955. Después de una temporada en el F-84F Thunderstreak, los Thunderbirds volvieron a intercambiar

aviones y se convirtieron en el primer equipo de demostración aérea supersónica del mundo en su transición al F-100C Super Sabre en 1956. Ese mismo año, para simplificar la logística y el mantenimiento del avión, los Thunderbirds se mudaron a la Base Aérea Nellis, Nevada. Aunque nunca fue parte regular del espectáculo, el “solo” volaría supersónico a petición de un patrocinador del espectáculo aéreo en 1956. Finalmente, la Administración Federal de Aviación prohibió todo vuelo supersónico en los espectáculos aéreos, y consecuentemente, la secuencia de hoy es totalmente subsónica.

Casi olvidado, el F-105B Thunderchief realizó solo seis shows entre el 26 de abril y el 9 de mayo de 1964. Luego de un desafortunado accidente en el F-105, el equipo volvió al Super Saber luego del incidente y el F-100 se quedó con el Equipo casi 13 años.

Los Thunderbirds comenzaron la temporada de entrenamiento de 1969 todavía en los F-100D, pero en la primavera de 1969, recibieron el primero de los nuevos McDonnell Douglas F-4E Phantom II y comenzaron la conversión del equipo.

La conversión del F-4 fue la más extensa en la historia del equipo. Entre otras modificaciones, el esquema de pintura cambió debido a las variaciones en los productos químicos, lo que permite que la pintura utilizada en el F-4 resista el calor y la fricción a velocidades Mach II. Como resultado, la base de pintura blanca se desarrolló y sigue siendo parte del diseño de los aviones Thunderbird de hoy.

En 1974, una crisis de combustible inspiró un nuevo avión para el equipo, el Talón T-38A. Aunque el Talon no cumplió con la tradición de los Thunderbirds de volar aviones de combate de primera línea, sí demostró las capacidades de un prominente avión de la Fuerza Aérea.

El primer F-16A rojo, blanco y azul asignado a los Thunderbirds, que se mantuvo fiel a su carácter para mostrar el último avance en la tecnología de combate de los Estados Unidos, fue entregado a la Base Aérea Nellis el 22 de junio de 1982. Debido a la conversión al nuevo avión, no hubo shows oficiales en 1982. El equipo voló el F-16 durante la temporada de shows de 1983; convirtiéndolo en el noveno avión del equipo y una vez más volvió a volar con un avión de combate de primera línea.

En 1997, los Thunderbirds realizaron 57 demost-

traciones para más de 12 millones de personas en y el tema del 50 aniversario fue el espíritu de la Fuerza Aérea. Ese año se conmemoró con la imagen de los Thunderbirds volando en formación en Delta en un timbre postal. El 18 de septiembre de 1997, el Servicio Postal de los Estados Unidos tuvo la presentación oficial de la estampilla de correo de los Thunderbirds.

En 2007, los Thunderbirds visitaron Europa por primera vez desde el 11 de septiembre de 2001 con el European Goodwill Tour. El viaje incluyó espectáculos en Polonia, Rumania, Bulgaria, Italia, Francia, Reino Unido y, por primera vez en la historia de Thunderbirds, Irlanda.

El equipo realizó su quinta gira por el Lejano Oriente durante la temporada 2009. La gira del equipo incluyó visitas a Hawái, Australia, Tailandia, Guam, Malasia, Japón y Corea. El equipo realizó más de 70 shows en 22 estados y Puerto Rico en 2009. La temporada número 59 del equipo incluyó paradas en Alaska y Canadá, y docenas más. En 2013, el equipo realizó solo 2 demostraciones después de que los líderes de todo el Departamento de Defensa se vieron obligados a tomar varias decisiones difíciles pero necesarias para adaptarse a los recortes de presupuesto por parte del Gobierno Estadounidense. Los jets no volaron por el resto de la temporada, pero a pesar de las limitaciones de vuelo, el equipo se

Los “Thunderbirds” realizaron un vuelo de práctica para el estreno mundial de Capitana Marvel el 4 de marzo de 2019, en Los Ángeles, CA. El “flyover” es un momento único para honrar a los hombres y mujeres que sirven en las Fuerzas Armadas que están representadas en dicha película.



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



destacó al interactuar con más de 10,000 estudiantes y continuar compartiendo el mensaje de la Fuerza Aérea Estadounidense.

El equipo

El escuadrón Thunderbirds es una unidad de Comando de Combate Aéreo compuesta por ocho pilotos (incluyendo seis pilotos de demostración), cuatro oficiales de apoyo, cuatro civiles y más de 100 personas enlistadas que se desempeñan en casi 30 especialidades de trabajo. Una demostración aérea de Thunderbirds es una mezcla de vuelo en formación y rutinas en solitario. La formación de diamante de cuatro aviones de combates demuestra el entrenamiento y la precisión de los pilotos de la Fuerza Aérea, mientras que los aviones “solos” líderes y opuestos resaltan algunas de las capacidades máximas de los F-16. Los pilotos realizan aproximadamente 40 maniobras en una demostración. Todo el espectáculo, incluido el espectáculo terrestre y la demostración aérea, dura aproximadamente 75 minutos. La temporada generalmente comienza en marzo y termina en noviembre, y los meses de invierno se usan para capacitar a nuevos miembros. Los oficiales cumplen una tarea de dos años con el escuadrón, mientras que el personal enlistado sirve de tres a cuatro años.

El escuadrón no realiza más de 80 demostraciones aéreas cada año y nunca ha cancelado una demostración por dificultades de mantenimiento. Además de sus responsabilidades como el principal equipo de demostración de aviones de la Fuerza Aérea, los Thunderbirds son parte de la fuerza de combate. Si es necesario, el personal y la aeronaves del equipo pueden integrarse rápidamente en una unidad de combate en la Base de la Fuerza Aérea Nellis, Nevada. Dado que las aeronaves están solo ligeramente modificadas, pueden prepararse para el combate en menos de 72 horas.

Única mujer piloto del equipo.

La capitana Michelle Curran es la piloto “solo” del equipo. Obtuvo su comisión en 2009 como graduada del programa ROTC de la Fuerza Aérea de la Universidad de St. Thomas (Las siglas ROTC representan “Reserve Officers’ Training Corps,” es decir el “Cuerpo de Capacitación de Oficiales de la

¿Sabías que los Thunderbirds son el equipo acrobático militar que más veces ha visitado nuestro país?

La primera visita registrada fue el 17 de enero de 1954 en ocasión de un espectáculo aéreo en el Centro del País. Fue una gira de demostración de buena voluntad que recorrió 20 ciudades. Se presentaron con 5 Republic F-84G.

La segunda visita fue en noviembre 27 de 1954, solo fue una escala técnica en el Aeropuerto Central, el equipo vino con 6 aviones F-84G procedentes de la Base Aérea Luke.

La tercera visita ocurrió en enero de 1959, al Aeropuerto de la Ciudad de México, fueron 7 aeronaves Sabre F-100 con equipo de apoyo consistente de un Douglas C-54 y dos C-130.

El 8 de abril de 1988 se presentaron en la Base Aérea Militar N° 5 en Zapopan.

En los 90’s en la Base Aérea de Santa Lucia Finalmente se presentaron en 2005 en el Puerto de Acapulco en al Show Aéreo “Al extremo”



Reserva.” Este es un programa universitario que se ofrece en más de 1,100 universidades en los EE.UU., y el cual prepara a los candidatos para obtener una comisión como oficial de la Fuerza Aérea.). Antes de unirse a los Thunderbirds, Curran se desempeñó como piloto instructor de F-16 en NAS JRB Fort Worth, TX. Ella ha registrado más de 1,200 horas de vuelo como piloto de la Fuerza Aérea, con más de 160 horas de combate. La capitana Curran está en su primera temporada con el equipo y es oriunda de Medford, WI.

El Grupo Lufthansa adquiere 40 aviones Boeing 787-9 y Airbus A350-900

20 de Marzo.- Lufthansa Group moderniza su flota de largo recorrido. Tras la reunión desarrollada en las oficinas centrales del Grupo y basándose en la recomendación de la Junta Ejecutiva; la Junta de Supervisión aprobó la compra de un total de 40 aviones de última generación para las aerolíneas del grupo. Los 20 aviones Boeing 787-9 y 20 Airbus A350-900 adicionales reemplazarán principalmente a los aviones de cuatro motores. Los nuevos aviones se entregarán entre finales de 2022 y 2027.

“Al reemplazar los aviones de cuatro motores con nuevos modelos, estamos estableciendo una base sostenible para nuestro futuro a largo plazo. Además de la rentabilidad del A350 y B787, las emisiones de CO2 significativamente más bajas en esta nueva generación de aeronaves, han jugado un papel decisivo en nuestra toma de decisión. Nuestra responsabilidad con el medio ambiente juega cada vez un papel más importante como criterio en nuestra toma de decisiones”, ha señalado Carsten Spohr, CEO y Presidente de Lufthansa Group.

La inversión en nuevas tecnologías, eficiencia y confort de los pasajeros es una continuación de la modernización de la flota de las aerolíneas del grupo.

Las aerolíneas del Grupo Lufthansa operan actualmente una flota de larga distancia de 199 aeronaves (a diciembre de 2018), incluyendo doce aeronaves

Airbus A350-900 de última generación. A partir de 2020, Lufthansa introducirá el nuevo Boeing 777-9. Con los Airbus A350-900, los Boeing 777-9, y los Boeing 787-9, el Grupo Lufthansa poseerá el grupo de aviones de largo recorrido más eficientes de su clase. Este pedido pone de manifiesto la voluntad de la empresa de invertir en tecnología de punta en beneficio del medio ambiente.

En la sesión de hoy, la Junta Ejecutiva del Grupo Lufthansa también informó a la Junta Supervisora de la venta de seis de sus 14 aviones Airbus A380 a la propia fabricante Airbus en 2022 y 2023. Las partes acordaron no revelar el precio de compra. La transacción no afectará el rendimiento de los ingresos del grupo.



American Airlines se une a ALTA



FOTO: F.GE

Panamá 25 de marzo. La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) se complace en anunciar que American Airlines se une como miembro asociado.

Luis Felipe de Oliveira, Director Ejecutivo de ALTA, comenta: “La llegada de American Airlines como nuestro más reciente miembro asociado representa un hito importante para ALTA por la confianza brindada por la mayor aerolínea y más importante conector de América Latina y el Caribe con Estados Unidos y el mundo a través de sus vuelos a las más importantes ciudades de la región. American Airlines es una de las grandes compañías que aportan directamente al desarrollo económico y social de la región, fomentando el turismo, contribuyendo a la creación de fuentes de empleo y ofreciendo a más personas la oportunidad de volar. Nos sentimos muy orgullosos de contar con American Airlines en el destacado grupo de aerolíneas miembro de ALTA y estamos convencidos de que su participación activa en los comités, eventos e iniciativas de ALTA será clave para reforzar nuestro trabajo en lograr mejores condiciones para el transporte aéreo y sus usuarios en la región”.

Jose Freig, Director Gerente de American Airlines en América Latina, añade: “Como la aerolínea norteamericana líder en América Latina y el Caribe, en American tenemos un fuerte compromiso con la región, con un equipo de más de 4.500 empleados y una operación de más de 2.100 vuelos semanales a 91 destinos. Esperamos trabajar con ALTA y sus miembros para continuar con nuestros esfuerzos para promover la industria de turismo en América Latina y el Caribe, un importante motor económico en la región”.

American Airlines, junto con su socio regional American Eagle, ofrecen en promedio cerca de 6.700 vuelos diarios a cerca de 350 destinos en más de 50 países alrededor del mundo.

La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), cuenta actualmente con 30 aerolíneas miembro: 19 miembros full o líneas aéreas de América Latina y el Caribe con servicios domésticos y/o internacionales y 11 miembros asociados o aerolíneas que no tienen base en la región, pero tienen intereses o están ofreciendo servicios en la región. American Airlines, pertenece en este último grupo.

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

