

SEMAR entrega víveres en
Sinaloa.

Tips para viajeros sin
tiempo

Irma Carranza.
Relato de un atentado

Colegio de Pilotos anuncia
su postura sobre el NAICM

Número 3. OCTUBRE. Primera Edición. Año 2018.

Vuelo Libre

Revista Mensual de Aviación

Desfile Militar 2018



Secretaría de Marina-Armada de México

| Para información de esta revista, envía un email a vuelolibretv@gmail.com |

OCTUBRE 2018

CONTENIDO

3.
EDITORIAL

5.
SEMAR ENTREGA VÍVERES EN
SINALOA

6.
TIPS PARA VIAJEROS SIN TIEMPO

8.
DESFILE MILITAR 2018
Volamos con la Secretaría de Marina
y aqui les traemos las fotos.

14.
LA QUE SE IBA...Y LA QUE SE FUE
Tercera parte

17. COLEGIO DE PILOTOS PRE-
SENTA SU ANALISIS SOBRE LAS
ALTERNATIVAS PORTUARIAS EN EL
VALLE DE MÉXICO

19.
BREVES AL VUELO

Y mas...

Vuelo Libre

Revista de aviación

EQUIPO EDITORIAL

Ernesto Chavez Ramos
chaveze2002@yahoo.com.mx

Jesus Nuñez
vuelolibretv@gmail.com

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

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

En la portada: UH-60 de la Secretaría
de Marina.
Foto F.EG



MEXICO FUERA DE LOS 100 MEJORES AEROPUERTOS DEL MUNDO

Instalaciones superadas por la demanda y la ineficiencia en el servicio, son factores determinantes para que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México no alcance lugar entre los 100 mejores aeródromos del mundo.

De acuerdo con especialistas asociados a Vuelo Libre, el tercer país con el mayor número de aeropuertos en el mundo luego de Estados Unidos con más de 13 mil y Brasil con más de 4 mil, como es México con cerca de mil 500 terminales aéreas, debe contar con instalaciones que detonen la afluencia de turistas nacionales y extranjeros, despierten el interés de más aerolíneas extranjeras, apoyen la generación de empleos y proyecten al país dentro del contexto aeroportuario internacional.

Coinciden los expertos en que México deje de ser el país de las ocurrencias como en su momento fue la de construir el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) en la zona de alto riesgo donde se encuentra, para dar paso a un proyecto con futuro de largo plazo, mayor seguridad a los viajeros y beneficios tangibles en la economía nacional.

Para nadie es un secreto el gran negocio que representa la administración de un aeropuerto. La modernización y el constante mantenimiento de viejas terminales en muchos países son el ejemplo de que primero hay que invertir para luego ganar y posicionarse. Otra muestra es la construcción de grandes y eficientes aeródromos como en Dubai, el más grande de Medio Oriente, y el de Hong Kong, edificado en una isla artificial creada en terreno ganado al mar por mencionar algunos representantes del top ten internacional.

Otro ejemplo palpable de que se pueden hacer las cosas bien, es el Amsterdam Airport, Schiphol, en Holanda, inaugurado en 1916 como base militar y convertido ahora en el más grande de Europa. Recibe más de 45 millones de pasajeros además del enorme atractivo comercial que representan la gran cantidad de tiendas instaladas al interior. Por estas razones aunadas a su eficiente servicio se encuentra en el quinto lugar del top ten.

De acuerdo con Skytrax, portal especializado en transporte aéreo que otorga los World Airport Awards a los mejores aeropuertos del mundo, es la terminal de Changi, situada en Singapur, la que ocupa el primer lugar del ranking por la calidad en sus servicios que van desde el check in en llegadas y salidas, traslados,



seguridad e inmigración, entre otros, según reveló la encuesta de opinión realizada a cerca de 14 millones de viajeros de 100 nacionalidades entre agosto de 2017 y febrero de 2018 en 550 aeropuertos de todo el mundo.

Basados en su larga trayectoria en el medio de la transportación aérea, nuestros expertos sugieren hacer a un lado los planes elaborados sobre las rodillas, para crear un modelo ejecutivo que impulse el desarrollo turístico de México apoyado en modernas y eficientes instalaciones aeroportuarias que para el 2021 estén recibiendo mínimo 60 millones de pasajeros, lo que actualmente es imposible en el AICM.

El criterio generalizado en el mundo de la aviación, es que las necesidades de crecimiento para México ya no pueden depender de decisiones políticas, cuando en los mejores aeropuertos del mundo tiene en funcionamiento desde pensiones para mascotas hasta hipódromos, pasando por los casinos, tiendas de las mejores marcas y, lo más importante, las decisiones técnicas son tomadas por técnicos especialistas en cada materia no por políticos.

Erni Ramos

LA SECRETARÍA DE MARINA - ARMADA DE MÉXICO TRASLADA Y ENTREGA VÍVERES A DAMNIFICADOS EN SINALOA



La Secretaría de Marina- Armada de México inició a partir del 22 de septiembre, el primer puente aéreo, con el traslado de 200 bolsas de despensa y de 204 litros de agua embotelladas a las poblaciones de Bacorehuis y del El Hecho, pertenecientes al municipio de Ahome, Sinaloa. Esta acción se realizó con el apoyo de un helicóptero de esta Institución Naval, donde se transportaron 100 bolsas de despensa surtida con un peso aproximado de 10 kilogramos cada una y nueve paquetes de 12 botellas de agua de 1 litro, para apoyar a la población de Bacorehuis. Así como, 100 bolsas de despensa surtida con un peso aproximado de 10 kilogramos cada una y ocho paquetes de 12 botellas de agua de 1 litro, los cuales fueron entregadas en el poblado del El Hecho.

Tras aterrizar el helicóptero en un campo de beisbol del poblado de Bacorehuis, elementos navales con el apoyo de la ciudadanía descargaron las despensas, las cuales contienen productos de primera necesidad como arroz, frijol, sopa de pasta, artículos de aseo personal, leche en polvo, alimentos enlatados y agua. Esta Institución Naval continuará trabajando para brindar el apoyo inmediato a la ciudadanía, a través del Plan Marina, el cual está diseñado para actuar oportunamente ante emergencias y desastres naturales; ya que la principal prioridad del personal naval es brindar auxilio a las familias mexicanas.

Fuente: Unidad de Comunicación Social. COMUNICADO DE PRENSA





Tips para Viajeros sin Tiempo

Por: Erni Ramos

¿Acaso perteneces al club de los Pollos Descabezados y no lo sabes? Esta tertulia la integran todos aquellos viajeros quienes el día de su salida brincan de la cama al tiempo en que los pies, los brazos y la cabeza se mueven en direcciones opuestas entre sí. Si eres miembro de la asociación te sugiero dar una buena leída a este artículo donde encontrarás consejos para situaciones que tal vez no imaginas se puedan presentar antes, durante o después de un viaje. No importa si es corto o largo, ida y vuelta o larga estancia, lo fundamental estriba en darnos tiempo para repasar lo que llevamos pero también lo que dejamos. He viajado gran parte de mi vida y debo con-

fesar que hasta la fecha lo que más olvido es algo de ropa en los hoteles, así que por muy experimentado viajero que seas no está de más un repaso a esta colaboración. Para iniciar considera al tiempo como el protagonista de tus viajes. Esa sabia virtud de conocer el tiempo nos ahorrará dolores de cabeza si comenzamos a planear nuestras actividades con la debida antelación. En plena era digital dedica el espacio necesario a buscar por internet las ofertas de vuelos hacia tu destino, cuando menos lo esperas surgen tarifas inmejorables justo hacia donde viajas y de no estar atent@ terminarás pagando precios altos; no lo veas como un ahorro para que no te sientas clase godin, más bien, para que tu alter ego no se sienta afectado, cla-

sificalo como eficiencia financiera. No hagamos diferencia entre si es viaje de placer o de negocio pues el tiempo no sabe distinguir entre ambos por más que le expliquemos. Apenas confirmado el vuelo busca la reserva de habitaciones en el hotel elegido ya con una fecha fija de llegada; jamás te arriesgues y menos a la familia a sentarse sobre las maletas a la orilla de la banqueta porque no apartaste y no hay habitaciones disponibles ni en el de menos cinco estrellas. No te quiero imaginar llegando a la cita de negocios jalando tu maleta, en ropa de viaje y con el cabello aplastado por la almohada del avión, sobre todo, sin bañar; la higiene y el hambre se reconocen con los ojos cerrados. Es común, y por eso en ocasiones pagamos el precio, hacer la maleta casi de salida al aeropuerto. A esa hora le aventamos de todo un poco por si hace falta y resulta que lo que sí hace falta es lo que no aventamos. Para muchos entendidos la elaboración del equipaje es cuasi una ciencia exacta que se prepara cuando menos con 24 horas de antelación. Sobre todo las féminas aunque los hombres sería bueno que también lo hagamos, olvidemos la famosa frase de: "por si las moscas", usada como pretexto para atiborrarla maleta hasta con el perico según decían los antiguos. Para qué llevar 10 pares de zapatos cuando sólo estarán un fin de semana. Debes considerar espacio para los recuerditos, la ropa nueva y todo aquello que inevitablemente se adquiere durante nuestra estadía. Los artículos de aseo personal van en una petaquilla: perfumería, desodorantes, cortaúñas, todo aquello que bien sabemos se utiliza en el día a día no puede ir regado en la maleta porque corremos el riesgo de que se rompa una botella,

se salga el maquillaje, se ensucie la ropa y arde Troya. Aquí la sugerencia es revisar las políticas de la aerolínea ya que algunas no te permiten llevar botellas que contengan líquidos de más de 100 mililitros ni nada inflamable como alcohol, es más, a veces ni botellas de agua de tamaño grande puedes subir a la aeronave. No, no me refiero al garrafón de 20 litros que tenemos en casa sino a los botellines de uso cotidiano, lo cual parece más un negocio redondo que una medida de seguridad pues actualmente hay aerolíneas que te cobran precios exorbitantemente ridículos por los alimentos y bebidas. Hay quienes acostumbran y aconsejan llevar simplemente una maleta de mano para evitar la documentación de equipaje; viven metidos en el mismo jean, playera y tenis toda la semana. Bien por aquellos que pueden hacerlo, más no para quienes el outfit es como su carta de presentación. La ropa oscura tómala como último recurso por si se ensucia, por si la usas varios días etc. Hace algunos años salió de su vuelo procedente de un país europeo una cantante muy famosa de la cual, por caballerosidad me reservo el nombre. Reporteros, fotógrafos y camarógrafos salieron a su encuentro y a ella no le dio tiempo de esconder las manchas de café que destacaban de su blusa blanca como viruela. No olvides que en la mayoría de las aerolíneas tienes entre 20 y 25 kilos para equipaje y aunque es latosa la espera de la maleta, vale la pena que tus prendas lleguen lo menos arrugadas sobre todo cuando se trata de casimir y algodón. Que de amor y dolor alivia el tiempo como dice el poema estoy de acuerdo, pero si entendemos que también el tiempo es inexorable, avasallante y no admite propinas con las que luego pretendemos arreglar el mundo, entonces prevé llegar entre 2 y 3 horas anteriores al vuelo para check-in. Hace tiempo formado en fila para pasar migración rumbo a Buenos Aires, de pronto llega un sujeto corriendo y casi ordena a un empleado le cheque porque su vuelo a Chile partía en media hora. El vista, sin inmutarse, le mandó al final de la fila a esperar su turno. El desenlace lo desconozco pero casi seguro es que esa persona tuvo que comprar otro boleto en otro vuelo en otro día para Chile. Otra recomendación es que si no quieres encontrar tu reloj, cartera o llavero en los puestos que venden cosas usadas, entonces no olvides tus pertenencias en las canastillas al pasar los arcos de revisión (detectores de metales) Ese tipo de olvidos es más común de lo que imaginas y normalmente obedece a la prisa por abordar. Entendamos que ni Dios, ni ángeles ni arcángeles y mucho menos el taxista hacen el milagro de llevarnos al aeropuerto en 15 minutos porque nuestro vuelo sale en 30. Ni al tiempo ni a terceras personas les atañe nuestra prisa por más que vociferemos y al segundo imploremos. Cuando visitamos otro país hagamos conciencia que desde el aterrizaje hasta el despegue de retorno, estamos sujetos a sus leyes, políticas y reglamentos. En París



me ha tocado observar que a ciertos pasajeros les piden se despojen de cinturón, zapatos y calcetines. Si llegara a ser tu caso en cualquier aeropuerto del mundo no dudes en cooperar pues de lo contrario corres el riesgo de ser aislado para un interrogatorio que te haría perder el vuelo. La homonimia es otro caso frecuente que puede retrasar tu ingreso a otra nación, si lamentablemente tu nombre es asociado al de otra persona buscada por la justicia. El consejo es que no te espantes, actúa con naturalidad, coopera con las autoridades para que la situación se aclare lo más rápido posible y sigas tu camino. Hace algunos años un periodista mexicano desembarcó en el aeropuerto de Moscú para cumplir una misión de trabajo. Siguiendo el protocolo deposita sus pertenencias en la canastilla asignada y al cruzar por el arco de seguridad este emite el sonido delator; un objeto metálico no se había depositado en la canastilla por lo que el periodista inicia de nueva cuenta el procedimiento, busca acuciosamente entre su ropa y una vez seguro de no poseer nada vuela al arco de seguridad que increíblemente suena reveladoramente. La situación se torna álgida con la llegada de más elementos de seguridad, quienes rápidamente trasladan al reportero a un cuarto de seguridad donde le piden se despoje de la ropa a lo que de inmediato accede, un tanto nervioso, pero seguro de no ocultar nada. La policía moscovita procede a otra revisión con un detector manual que al pasar por la pierna derecha del mexicano emite su endemoniado sonido. El operador del equipo fija la vista en una cicatriz y pregunta al viajero por su origen, a lo que Miguel, el periodista mexicano responde que se debe a una vieja fractura en la que le insertaron un clavo. Más relajados pero insatisfechos, los rusos proceden a tomar una radiografía, la cual confirma lo dicho por nuestro amigo: un clavo en la pierna ya integrado al hueso es su fiel acompañante. Moraleja: si tienes partes metálicas en alguna zona del cuerpo, por favor...acuérdate cuando suene el arco detector de seguridad!!! Así que, para lograr un estupendo y fructífero viaje de placer o negocios, lo mejor es organizar nuestro tiempo en cada paso de la travesía.



PARADA AÉREA 2018

TEXTO Y FOTOS F. EG.

DESFILE Y PARADA AÉREA MILITAR 2018. CONMEMORATIVO AL "CCVIII" ANIVERSARIO DEL INICIO DE LA INDEPENDENCIA DE MÉXICO.

EL DESFILE MILITAR DEL 16 DE SEPTIEMBRE TIENE COMO FINALIDAD CONMEMORAR EL ANIVERSARIO DEL INICIO DE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA; EL ORIGEN DE LA PARADA MILITAR SE REMONTA AL AÑO DE 1812.

A LO LARGO DEL SIGLO XIX, FUE ORGANIZADO CON AUTORIDADES MILITARES, CIVILES Y ECLESIAÍSTICAS, CONOCIDO COMO "PROCESIÓN CÍVICA"; EL PRIMER FESTEJO OFICIAL DEL 16 DE SEPTIEMBRE FUE REALIZADO POR EL PRESIDENTE GUADALUPE VICTORIA EN 1825.

Durante este año, se celebra el aniversario 208 de la independencia mexicana, la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y la Secretaría de Marina/Armada de México (SEMAR) han preparado para la parada aérea un gran despliegue aéreo, este año la Policía Federal no participó con ninguna aeronave, únicamente con vehículos terrestres y personal desfilando en tierra.

Una peculiaridad para este año, fue que, se incluyeron otras ciudades cercanas a la capital del país, en donde sobrevolaron entre las 9 y 10 de la mañana algunos contingentes de aeronaves realizando vuelos en formación, y después se integraron al contingente original, de la siguiente forma:

Desfiles en las plazas de otras plazas:

Puebla/Cuernavaca: 9 Casa 295M/W, 1 Hércules C-130 y 1 Spartan C-27J

Toluca: 2 Boeing 737-800, 1 Boeing 737-200 y 1 Boeing 737-300

Pachuca: 5 Texan T-6C+



UH-60 Listo para el despegue



Briefing general, Pilotos de SEMAR en primer plano

Después de hacer algunos pases se incorporan a sus patrones de espera para pasar sobre el Zócalo capitalino. Esto conlleva a un mayor número de horas de vuelo para algunas aeronaves como el Hércules C-130 y el Spartan C27J que reportaron más de 5 horas en el aire, cuando normalmente son menos de 2 horas y media para toda la parada aérea. Una sorpresa más fue formación de 4 aviones Boeing 737-200 (1) y 737-800 (3) siendo escoltados por los Northrop F-5E Tiger 4508 y 4510. Dichas formación nunca había sido ejecutada por la Fuerza Aérea Mexicana.

Otra novedad fue que por primera vez se incorporó un helicóptero de la Fuerza Aérea Mexicana Agusta Westland AW109.

Al final de la parada aérea se dió la última gran sorpresa, un pase en masa, en donde todos los grupos aéreos pasaron sobre el zócalo capitalino con una diferencia de 15 segundos entre cada uno de ellos, lo que requirió una gran coordinación aérea. Este fue el último desfile y parada aérea del actual presidente de México, y así fue como las Fuerzas Armadas le dieron la despedida.

El desfile aéreo estuvo planeado con un Acto Protocolario, Desfile y Cierre de la siguiente forma: :

Acto protocolario:

Durante el Himno Nacional Pase Rayo: Texan T-6C+ con humo.

Revista Pase Tigre: F-5E

Honores plenos y exhorto: Rayo nuevamente. Texan T-6C+

Desfile:

Tigre: F-5E

Alce: KA350I/ER SEMAR y FAM

Texano: Texan T-6C+ SEMAR y FAM

Cougar: EC725, 15 UH60M SEMAR y FAM

Orca: Boeing 737-800/200/300 y F-5E

Toro: Mi-17 SEMAR y FAM, Bell 412EP y AW109

Avispa: Casa 295M/W SEMAR y FAM

Mamut: Hércules C-130, Spartan C-27J y Texan T-6C+

Tiburón: PILATUS PC-7 y Grob 120TP

Ranger: Bell 407GX, Bell 206, MD-530F y Panther SEMAR

Ruso: Mi-17 SEMAR y FAM



Pase en masa de todas la formaciones

Cierre de evento:

Corsario: Texan T-6C+ y PILATUS PC-7

Delfín: UH-60M

Ambulancias Aéreas: UH-60L y Bell 412EP

“Mamut”, “Tiburón”, etc. son los nombres de los contingentes; de acuerdo a la planeación, una o más aeronaves podían pertenecer a más de un contin-

gente, es decir, un Texano podía iniciar en el grupo “Rayo” y posteriormente cambiar a “Corsario”.

El total oficial reportado de aeronaves fue de 177. Al final del Desfile, el Subsecretario de la Defensa y Comandante de la Columna 2018, General de División D.E.M. Roble Arturo Granados informó al Presidente que la Parada Militar concluyó felizmente “Sin Novedad”.

La Secretaría de Marina participó en la Parada Aérea con 12 aeronaves de ala fija y 11 aeronaves de ala rotativa como sigue:

- 7 Aviones Texan T-6C+
- 3 Aviones KING AIR 350ER
- 2 Aviones CASA C-295
- 5 Helicópteros MI-17
- 3 Helicópteros BLACK-HAWK
- 3 Helicópteros PANTHER



Inspección de los Secretarios de Marina y de la Defensa a las aeronaves en Santa Lucía.





LA QUE SE ÍBA... Y LA QUE SE FUÉ

Por Irma Carranza

Historia de un atentado

Parte 3 de 5

¿Por qué ella tuvo que morir por mí?

El tractor en que trajeron a Lilia hasta la cabecera de pista, era de los que remolcaban a un avión halándolo del patín de cola, al igual que cargaban equipajes o trasladaban toda clase de elementos hacia y desde los aviones; por suerte ese no fue tan rápido como eficiente, pero tampoco lo suficientemente alto para que, al caer sobre mis tacones en ese salto que di desde la cabina de pilotos, no me hubiera repercutido en todo el cuerpo con un golpe que si bien no me lastimó, sí señaló marcadamente y para siempre el instante que me libró de vivir lo que a mi heroica amiga Lilia Novelo sí le tocó vivir. Fue verdaderamente impresionante. Ella que nació en la tres veces Heroica Veracruz, con el mérito de su hazaña, hizo muchas más veces heroico al hermoso puerto que la vio nacer.

En el efímero encuentro del cambio, Lilia me dio las gracias llenas de alegría. ¿Cómo lo lograste? le pregunté; casi no me lo cambian, no querían hacerlo! ¡Nos vemos en Oaxaca y me platicas! Fue lo último que alcancé a decirle. ¡Por supuesto que nos íbamos a ver!

Por la demora del vuelo 575 estábamos saliendo casi a la misma hora y el tiempo que tomaría la escala para el regreso lo permitiría fácilmente. El tractor me llevó hasta el otro avión de Lilia, que aún permanecía en plataforma, era el vuelo 577 con destino final a Tapachula. El que me regresaría al día siguiente. Esa mañana en menos de hora y media había recibido dos aviones, me había reportado a dos tripulaciones les había sonreído con alegría a los pasajeros míos y a los de Lilia y además había sorprendido a los de comisariato que creyeron que yo era gemela de "la otra yo" que apenas media hora antes había salido a Oaxaca en el XA-GUJ. Todos parecían estar muy apurados. Alguien mencionó que éste era ya el segundo avión que estaba saliendo demorado. El Sr. Paniagua, jefe del correo del aeropuerto, que era algo oscurito y con acento Veracruzano, siempre bromista y haciendo un gracioso alarde de su color, festinó diciendo ¡no, "de morado" no, de negro chico, de negro! ¡de ne-

gro Paniagua! Él era una linda persona. Le extrañó verme recibiendo y firmando los papeles de otro correo a otras escalas ¿Qué hizo con el correo que le di para Oaxaca; ¿Ud. ya fue y vino a Oaxaca? ¿o lo mandó con sus colegas los angelitos? Me dijo y se despidió diciendo ¡Dios la bendiga, preciosa!

Eran ya las 8:20 a.m. de esa mañana cuando cerré por segunda vez, por dentro, la puerta de un DC-3. Se advertía el tiempo de demora; por eso, al llegar a la cabina de pilotos a reportar ¡todo O.K.!, mi nuevo comandante me dio la orden de sentarme en el asiento del radio-operador para abreviar el tiempo y despegar en cabina de pilotos.

Asiento "radop", así llamaban al asiento situado atrás del asiento del capitán, aunque para entonces ya los servicios de RAMSA (Radio Aeronáutica Mexicana) habían eliminado a los radio-operadores, en el DC-3 y en el DC-4 el respectivo asiento en cada avión seguía bien instalado y fuerte. Servía para el asesor que checaba periódicamente a los capitanes, servía también para el "miembro extra" (algún alto empleado que de vez en cuando viajaba en comisión por la Compañía) pero el servicio extraordinario para el que sirvió ese día en el avión XA-GUJ fue para reforzar con doble coraza el "muro" de protección que protegió las espaldas y la cabeza del Capitán Corona.

A esa hora el 575, mi avión, con Lilia a bordo volaba hacia su incierto destino, mientras yo por un extraño designio después de que una mano de ángel guío la mía para colocar la maleta bomba en aquel lugar del frente, iba en el vuelo 577 dándome el lujo de asistir al despegue en cabina. Escuché al copiloto que leía la lista de check y yo la repetí mentalmente. Entre el capitán y el copiloto identificaron paso a paso todos los sistemas del avión. Todo en orden ¡Listos a despegar!

Años atrás cuando los pilotos del Escuadrón 201 habían regresado por Nuevo Laredo, de su Misión a las Islas Filipinas, nosotros los alumnos de la Escuela Secundaria habíamos ido a recibirlos y a escoltarlos del puente Internacional a la Estación del Ferrocarril. Un tío mío el capitán Jesús Carranza Hernández hijo del presidente Venustiano Carranza era uno de los gloriosos pilotos de la Fuerza Aérea Expedicionaria y yo, la abanderada de mi escuela que viví la emoción y el orgullo de ver vivos, sanos y salvos a la mayoría de nuestros hombres, como muchos de mis compañeros me llené de entusiasmo por seguir su ejemplo y aprender a volar. El Capitán Jorge Kurczyn, hermano de otro de los aguilucho mexicanos tam-

bién piloto, vivía en Nuevo Laredo. Él fue nuestro instructor; desus alumnos, yo era la única mujer, aunque entonces tenía 16 años y habían sido pocas horas de vuelo las que acumulé, mi sueño se estaba cumpliendo en la Compañía Mexicana de Aviación, en mi condición de mujer sólo podía éso, darme el lujo...

Yo sabía ya de memoria la lista de check y también la del procedimiento de emergencia en caso de paro de motor durante el despegue. Me había aprendido las identificaciones de las estaciones de radio, el alfabeto morse, sabía hacer el plan de vuelo con el que a veces sorprendía al capitán por su exactitud y además revisaba los manuales del DC-3 que era mi avión favorito y las cartas de navegación. Ya me colaba de oyente a las clases que impartían cotidianamente a los pilotos, expertos ingenieros aeronáuticos del IPN. También asistía de vez en cuando al Simulador que era virtualmente una cabina de avión con todos los instrumentos conectados a registros, donde quedaba la historia del vuelo por instrumentos. El hermano del capitán Sánchez Cárdenas, instructor del simulador me dejaba "volar" de calzo a calzo y me felicitaba siempre porque nunca me "accidenté". Uno de mis grandes anhelos era llegar a ser la primera piloto comercial de México. Y como dijera el Capitán Torres Rico ¿Qué tiene de raro si por sus venas corre la misma sangre del Capitán Emilio Carranza?

Por fin, después del despegue y en cuanto terminó el ascenso, ya en vuelo recto y nivelado, me fui a la cabina de pasaje a atender a mis nuevos pasajeros. Unos minutos más tarde llevé un café al capitán y otro al copiloto que fueron bien recibidos. Esa fue mi única incursión a la cabina; no volví a ser llamada, no pidieron ni un vaso de agua, ni su caja de "lunch" pero casi al tiempo de aterrizar en Oaxaca, al ir a reportar, como lo hacíamos, "todo en orden", habían cerrado por dentro la puerta de acceso a la cabina de pilotos. Sentí un nudo en la garganta, eso no pasaba nunca.

Después del aterrizaje bajé del avión detrás de mis pasajeros porque el capitán seguía sin salir de su cabina, eso creí.

En plataforma, al observar a mi alrededor sufrí otra frustración al ver que el avión de Lilia "ya había despegado de regreso a México". Al no encontrarlo, supuse que el capitán Corona con su habitual amabilidad se habría apresurado para llevarla de regreso a aquel evento tan importante para su familia.

Yo estaba muy satisfecha de haberle podido servir,

porque nosotros también teníamos en la familia varios genios violinistas. Uno de mis abuelos el Doctor Aurelio Salazar era el primer violín de una sinfónica y mi tía Celia Treviño Carranza, entonces reconocida en todo el mundo había tocado en la Casa Blanca para el presidente Taft cuando apenas tenía 8 años de edad; después ya de más edad había dado conciertos en las pirámides de Egipto; en América del Sur y en numerosos países donde era reconocida como el Violín de América. Mi abuelo Federico tocaba, al igual que la mandolina, la guitarra y el salterio, un finísimo violín Guarnerius con el que arrulló mi niñez hasta antes de morir. Así que por ellos y por don Higinio Ruvalcaba otro ilustre violinista mexicano, sabíamos de la existencia de un nuevo genio llamado Hermilo Novelo, hermano mayor de Lilia Novelo. Sabía lo importante que era para él ese debut en New York. Por eso no me extrañó para nada lo que había ocurrido al facilitarle entre todos a su hermana lo que nos pidió. Para mí, nada que hiciéramos hubiera sido suficiente con tal de halagar a nuestras glorias nacionales. Era sabido que en la Mexicana de Aviación se conjuntaban hombres y mujeres de altos valores éticos y profesionales. Teníamos en el mismo servicio de sobrecargos a una concertista de piano, María Elena Villatoro; pilotos que eran Ingenieros Químicos, Arquitectos, Médicos, Actores o profesionistas de otras carreras pero que acababan prefiriendo dedicar su vida a la sublime aviación, la que además era mejor remunerada.

Pero ahí estaba yo con un raro temor, enfrentando una frialdad súbita de la tripulación, de mis compañeros de trabajo... ¿en qué habíamos fallado o comprometido nuestras operaciones de vuelo? ¿Qué habíamos hecho Lilia o yo fuera de orden? Habíamos producido un cambio de última hora, habíamos ocasionado una importante demora. Pero sabía que había sido autorizado por nuestros jefes. O a menos que Lilia no... no había duda de que lo había hecho en la forma debida.

Desorientada, me encontraba en aquella inhóspita terminal del aeropuerto de Oaxaca, sin entender la actitud de la tripulación que horas antes me había "adoptado" y casi inmediatamente me había desairado sin ninguna explicación y sin siquiera saber dónde se encontraba el Capitán de mi aeronave.

Al fin, lo vi descender por la empinada escalera situada en el rincón izquierdo de la pequeña sala de espera, como siempre atiborrada de pasajeros y de familiares que venían a despedirlos. Comprendí que

venía bajando de la torre de control. Seguramente ahí había estado desde que arribáramos al aeropuerto de Oaxaca. Miré mi reloj, ¡qué raro!, se había producido otra demora para la siguiente etapa.

Casi enseguida dieron a los pasajeros el aviso de abordar y se disiparon mis dudas cuando el capitán fingiendo una sonrisa me saludó y subió al avión después que yo y antes que los pasajeros, por la puerta de ascenso del pasaje. El copiloto ya estaba a bordo y había abierto la puerta de la cabina. Yo me hice preguntas que no me supe contestar. Obviamente el copiloto ¿habría subido por donde habían bajado los dos? o simplemente, ¿no había bajado para nada? ¿permaneció en el avión? ¡¿Qué estaba pasando?!

Yo seguía sin entender, pero por lo menos ahora tenía la certeza de que no era yo quien había causado la preocupación o las molestias tan obvias.

De Oaxaca a Ixtepec atendí a los pasajeros, le di a cada uno su caja de lunch, refrescos y café que no alcancé a recoger porque los vientos cruzados como siempre, causaron una turbulencia severa que me obligó a amarrarme a mi asiento con el cinturón de seguridad y a permanecer allí hasta detenerse totalmente el aparato. A la carrera, ya en tierra y antes de descender del avión fui juntando el cajero y los vasos vacíos que entregué a los muchachos de limpieza cuando subieron a limpiar el avión. El bufet se inundó también para variar. El capitán y el copiloto seguían sin probar bocado.

Fue en el tramo de Ixtepec a Tuxtla cuando fui a la cabina a preguntarles si deseaban comer cuando el Capitán, sin hacer alusión ni dar respuesta a mi pregunta, me pidió que me sentara en el mismo asiento donde había despegado en México, en el del radio operador. Girando su torso hacia el pasillo y la cabeza hacia atrás asomó su mano sobre el respaldo de su asiento y me miró.

La trágica noticia se anticipó en su mirada y en su rostro. Señorita Carranza... me dijo con solemnidad, la señorita Novelo dio la vida por Usted y haciendo una larga pausa, ante mi asombro y mi estupor, siguió diciendo, el avión de Carlos Rodríguez Corona que está en emergencia desde las 9:30 a.m., ha sido declarado desaparecido. Las esperanzas de encontrarlo ya se esfumaron. No queríamos que se enterara para no alarmarla si no era necesario. Por eso no le permitimos entrar

a la cabina. Desde que lo declararon en emergencia hemos buscado inútilmente, dejamos libres todas las frecuencia por si lo escuchábamos y por si establecía contacto. Hemos estado oyendo todos los reportes. Al aterrizar en Oaxaca seguimos buscando. Mientras mi copiloto lo hacía desde el radio del avión yo subí a la torre de control del aeropuerto donde nos sumamos a la búsqueda con todos las estaciones. Los aviones que están volando en toda la república han hecho lo mismo; todo ha sido inútil; cuando un avión no da señales de vida en más de media hora se da por perdido, por accidentado, pero ya ha pasado tanto tiempo sin señales, que creemos que... están todos muertos.

¡Nunca podré olvidar ese momento! No pude responder al capitán; enmudecí y sin articular palabra salí intempestivamente de la cabina de pilotos a desplomarme en el asiento de sobrecargos. Me quité la gorra del uniforme, recargué mi frente en la ventanilla fría del avión. Sentía que me asfixiaba. Empecé a llorar sin poder contenerme. Nunca se me cruzó la idea de que yo me había salvado de morir; mi pregunta era ¿por qué ella tuvo que morir por mí? El pasaje no volvió a verme en el resto de ese tramo de Ixtepec Tuxtla; no oí los timbrados si los hubo o no quise oírlos. Por fin aterrizamos en Tuxtla Gutiérrez. No recuerdo nada, sólo volví a reaccionar hasta la última etapa de Tuxtla a Tapachula que se me hizo inmensamente larga; atendí al pasaje con unos lentes oscuros que me facilitó el primer oficial. Seguía muda en una especie de shock. Volvía a mi asiento y nuevamente se me revelaba la carita de Lilia y sus grandes ojos expresivos diciéndome: ¡nos vemos en Oaxaca allá te explico!

C o n t i n u a r á ...

COLEGIO DE PILOTOS Y SU POSICIÓN SOBRE LAS ALTERNATIVAS AEROPORTUARIAS EN EL VALLE DE MÉXICO.

Operar dos aeropuertos daría como resultado una saturación dentro de 5 a 8 años, de acuerdo con cifras que analizan el crecimiento nacional de los últimos años, que es del 6 al 7%.

El proyecto NAICM Texcoco ofrece la posibilidad de atender el crecimiento proyectado de la aviación nacional para los siguientes 30 a 40 años.

El Colegio de Pilotos Aviadores de México (CPAM), dio a conocer el análisis técnico realizado según las opciones planteadas por el Gobierno Federal electo para el escenario aeroportuario del Valle de México.

Dicho estudio se realizó con base en el sustento de que las operaciones aéreas puedan realizarse con los mayores niveles posibles de seguridad, conectividad y eficiencia según la visión técnica estipulada en las Normas y Métodos recomendados en los Anexos 9, 10, 11, 12, 14, 16, 17 y 19 de la Organización Civil Internacional (OACI), y lo recomendado en los documentos 9774, 9157, 9859, 9261, 9365, 9184 (partes 1 a 3), 9426, 9137 (Partes 1 a 9), 9643, 9829, 9911, 9981, 8168 y las circulares AC 150 de la FAA sobre los siguientes aspectos:

- El espacio aéreo resulta ser uno de los factores más significativos en la recomendación definitiva de un sitio para un nuevo aeropuerto.
- La construcción de las instalaciones físicas de todo aeropuerto, sean o no aeronáuticas;
- El desarrollo de planes para la utilización de los terrenos sitios en las zonas que lo rodean;
- La determinación de las repercusiones que la construcción y explotación del aeropuerto pueden tener en el medio ambiente;
- La determinación de las necesidades del aeropuerto en materia de vías de acceso

Durante el posicionamiento en donde también presentaron su análisis los Colegios de Profesionistas de la Industria Aeronáutica, Heriberto Salazar, presidente del CPAM explicó que operar dos aeropuertos simultáneamente como lo sería la Base Aérea de Santa Lucía



y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), daría como resultado una saturación dentro de 5 a 8 años, de acuerdo con cifras que analizan el crecimiento nacional de los últimos años, que es del 6 al 7%.

“El proyecto de Santa Lucía no contempla las características recomendadas por el documento 9184 Parte 1 de la OACI, el cual aborda el proceso de planeación, finan-



ciación, evaluación, selección de sitio y estudio aeronáutico para la construcción de un nuevo aeropuerto, por el contrario, el proyecto presentado por el presidente electo, Andrés Manuel López Obrador, ha dado prioridad a conceptos no aeronáuticos”, destacó Heriberto Salazar.

El CPAM advierte que la información presentada por el equipo de transición es escasa y no satisface los requerimientos mínimos para su análisis: no especifica el ancho de las pistas, no proporciona información referente al tipo de avión, ni si el aeropuerto cumplirá parcial o en su totalidad con las características de un aeropuerto Letra clave F o inferior (envergadura desde 65 hasta 80 m), por otro lado, no se encuentra disponible un estudio de impacto ambiental.

“Cabe señalar que las características orográficas de Santa Lucía dificultan las operaciones de baja visibilidad, con la consecuente afectación al servicio ya que los mínimos de aproximación serían superiores a los estándares internacionales, e inclusive mayores a los del AICM”, destacó el presidente del CPAM.

Por otro lado, el análisis de la información presentada por el proyecto NAICM Texcoco está realizado bajo las recomendaciones del Doc. 9184 del Manual de Planeación de Aeropuertos, parte 1, 2 y 3 en todos sus capítulos para el proceso de planeación, financiación, evaluación, selección de sitio y el estudio de la parte

aeronáutica, planificación de la utilización de los terrenos próximos al aeropuerto y de los aspectos ambientales. Por lo anterior, el CPAM apoya la continuación de la construcción del aeropuerto de Texcoco denominado NAIM. El proyecto NAIM Texcoco ofrece la posibilidad de atender el crecimiento proyectado de la aviación nacional para los siguientes 30 a 40 años, además de que su diseño tiene la finalidad de ser un centro de conectividad que ofrezca la posibilidad de atraer mayor cantidad de pasajeros con las favorables repercusiones en crecimiento de la economía.

“Hacemos un llamado para que elevemos el nivel de discusión, el NAIM nos ha puesto en el horizonte solo una pequeña parte de las necesidades de la industria nacional: la infraestructura aeroportuaria en conjunto con la urgente necesidad de actualizar el marco regulatorio nacional, el fortalecimiento de la autoridad del sector, los convenios de servicios aéreos con nuestros socios internacionales, la regulación correcta del sector y la preparación urgente de la siguiente generación de especialistas que requerirá la industria nos llevan a convocar a los actores nacionales a establecer una política aeronáutica integral donde cada uno de estos temas sean abordados y establecidos por el Estado Mexicano para terminar de una vez por todas con la incertidumbre que ha generado la falta de un proyecto nacional a largo plazo” declaró Heriberto Salazar.

BREVES AL VUELO

VOLARIS. Enrique Beltranena, CEO y director general de Volaris y Fernando Naranjo, director general de Volaris Costa Rica, presentaron potentes narrativas en torno a las oportunidades de crecimiento de la región.

San José, Costa Rica, 20 de septiembre de 2018 – Volaris (NYSE: VLRS Y BMV: VOLAR), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos y Centroamérica, fue parte del Aviation Day Centroamérica organizado por la IATA en el Hotel Real Intercontinental de San José, con relevantes participaciones de sus dos ejecutivos de más alto rango, Enrique Beltranena, CEO y director general de Volaris, y Fernando Naranjo director general de Volaris Costa Rica. La participación de Beltranena -quien fuera parte del Panel Central del encuentro-, incluyó la presencia de la Ministro de Turismo de Costa Rica, María Amalia Revelo, y los presidentes ejecutivos de Copa Airlines, Pedro Heilbron, y de Avianca, Hernán Rincón. En este panel, moderado por la reconocida y aguda periodista de CNN en español, Gabriela Frías, Beltranena expuso de forma elocuente los problemas relacionados con regulación aeroportuaria y costos del combustible, mientras que expresó su más sincera convicción acerca del potencial de crecimiento de la región. “El crecimiento de Volaris es de un 60% semestre contra semestre. Y no queremos quitarles el mercado a las aerolíneas tradicionales, simplemente queremos seguir estimulando la demanda para que el mercado regional crezca y que todos podamos ofrecer nuestros servicios a tarifas competitivas” señaló. Gabriela Frías calificó a Beltranena como el “disruptor” del panel, por el modelo de negocio de Volaris, basado en ofrecer las tarifas más bajas y el mejor servicio al Cliente. Fernando Naranjo participó por su parte en la Mesa Regional: Conectividad en Centroamérica, donde compartió ideas con Víctor Umaña, Coordinador General de Negociaciones y Aplicación de Acuerdos Comerciales del Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica, Peter Fleming, Director General de Honduras 2020, Luis Miguel Hincapié, Viceministro de Relaciones Exteriores de Panamá y Luis Moreal, gerente regional de Lufthansa. El Aviation Day Centroamérica, organizado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), en conjunto con la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) y la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales de Costa Rica (ALA), tiene como finalidad generar discusión sobre los temas coyunturales que afectan el

desarrollo del transporte aéreo y la industria en general. “Creo que Volaris dio una muestra excepcional de crecimiento sostenido en la región. Esto lo demostramos con cifras que generaron mucho asombro entre la audiencia. Sin duda nuestro modelo de negocio disruptivo es el que mejor se adapta a las necesidades de los migrantes, pequeños y medianos empresarios y Clientes que visitan a amigos y familiares en los países de Centroamérica y Estados Unidos”, señaló Fernando Naranjo, director general de Volaris Costa Rica.

Volaris informa sobre su vuelo 423 Los Clientes y Tripulación afectados fueron evaluados por personal médico en el aeropuerto de Tijuana.

Todos los Clientes fueron dados de alta y acompañados en todo momento por personal de Volaris, quienes les brindaron apoyo y transportaron a su lugar de destino. Ciudad de México, 27 de septiembre de 2018 – Volaris informa sobre el vuelo 423 matrícula XA-VOW, que despegó de Guadalajara rumbo a Tijuana y experimentó turbulencia en aire claro (Clear Air Turbulence), lo que dejó a algunos Clientes y Tripulantes lesionados. Al momento de informar el Capitán sobre lo sucedido a bordo, personal médico y paramédico se trasladaron al aeropuerto de Tijuana, así como personal de Volaris, para atender las necesidades de cada uno de los Clientes y Tripulación. Siguiendo las indicaciones del personal médico, 12 Clientes fueron trasladados a centros hospitalarios para una revisión, y fueron dados de alta pocas horas luego de su ingreso. Dos de los sobrecargos fueron atendidos y se encuentran en recuperación. “Para Volaris es una prioridad la seguridad y el bienestar de sus Clientes y Embajadores. Ante estos eventos fortuitos estamos siempre listos para apoyarlos en sus necesidades y ofrecer el mejor servicio. Seguiremos insistiendo fuertemente en nuestro mensaje a los pasajeros, que deben mantener en todo momento ajustado su cinturón de seguridad”, aseguró Enrique Beltranena, Presidente Ejecutivo y Director General de Volaris.

Lockheed Martin, Entrega de una aeronave M28 a Ecuador.

MIELEC, Polonia, 10 de septiembre de 2018 / PRNewswire / - Un avión M28 de despegue y

aterriaje corto (STOL) fabricado en PZL Mielec, una instalación en Polonia propiedad de Sikorsky, una compañía de Lockheed Martin, ha llegado a Ecuador tras un vuelo transatlántico desde Polonia. Entregado cinco meses después de la adjudicación del contrato, el turbohélice bimotor cumplirá con la necesidad del Ejército ecuatoriano de contar con un avión de transporte multiusos de probada eficacia que pueda funcionar en diversos climas y terrenos. El ejército ecuatoriano contrató el avión en abril de este año. PZL Mielec realizó entrenamiento para pilotos y mecánicos del Ejército, y un equipo polaco pilotó el avión a 13.500 km a través de Islandia y Groenlandia, a través del Océano Atlántico hasta Canadá, Estados Unidos y América Central hasta Shell Mera en Ecuador, donde el avión fue aceptado oficialmente por el Ejército.

“Los potentes motores turbo-propulsados del avión M28, una cabina grande con puerta trasera con cubierta y las características estructurales robustas de la estructura del avión, le darán al Ejército ecuatoriano una plataforma de despegue y aterrizaje breve muy versátil con la que realizar múltiples tipos de misiones en diversos climas,” dijo Adam Schierholz, ejecutivo regional de Sikorsky para América Latina. “Damos la bienvenida a Ecuador a la familia M28”.

Una aeronave STOL probada, duradera y confiable, la aeronave M28 puede operar desde pistas o pistas de aterrizaje inaccesibles para otros aviones, y puede volar en condiciones ambientales extremas y temperaturas que van desde + 50 ° C a -50 ° C. Actualmente, más de 100 aviones M28 se utilizan en todo el mundo, tanto en configuraciones comerciales como militares. Entre otras misiones, realizan transporte de pasajeros, entrenamiento de paracaidistas, patrulla fronteriza y supervisión de pesquerías. La Fuerza Aérea de Polonia vuela la variante M28 Bryza para las operaciones marítimas y de transporte. El avión M28 pesa 7,500 kg (16,500 libras) y puede equiparse con 19 asientos de pasajeros, o transportar hasta 2,300 kg (5,000 libras) de carga, así como realizar misiones de paracaídas a través de la puerta trasera de la cabina.

Fuente: Lockheed Martin Aeronautics Company

Lockheed Martin, nueva generación de Integrated Core Processor (ICP) para el F-35.

FORT WORTH, Texas, 27 de septiembre de 2018 / PRNewswire / - Lockheed Martin seleccionó a Harris Corporation para desarrollar y entregar la próxima

generación de Integrated Core Processor (ICP) para el caza F-35. La competencia liderada por Lockheed Martin dentro de la cadena de suministro del F-35 reducirá significativamente el costo y mejorará la capacidad.

El ICP del F-35 actúa como el cerebro del F-35, procesando datos para las comunicaciones, los sensores, la guerra electrónica, la guía y el control, las pantallas de la cabina y el casco del avión.

“Estamos persiguiendo agresivamente la reducción de costos en toda la empresa F-35 y, después de realizar una revisión exhaustiva y una competencia sólida, estamos seguros de que la próxima generación de Integrated Core Processor reducirá los costos y ofrecerá capacidades de transformación para la aeronave”, dijo Greg Ulmer, Vicepresidente de Lockheed Martin. “La próxima generación de Integrated Core Processor para el F-35 tendrá beneficios positivos para todos los clientes en términos de costo de ciclo de vida, capacidad, confiabilidad y más”.

El nuevo Integrated Core Processor es un elemento clave de la modernización planificada de “Technology Refresh 3” que aprovecha la potencia informática de rápida evolución para garantizar que el avanzado F-35 se mantenga por delante de las amenazas en evolución. Los elementos adicionales en la actualización tecnológica incluyen la unidad electrónica de pantalla panorámica de la cabina de pilotaje y el sistema de memoria de la aeronave, que también se recompilaron y se entregaron a Harris el año pasado. El ICP construido por Harris se integrará en los aviones F-35 que comienzan con los aviones del Lote 15, y se espera que comiencen las entregas en 2023. El sistema ICP de próxima generación está diseñado para generar los siguientes resultados en comparación con el sistema actual:

- 75 por ciento de reducción en el costo unitario
- 25 veces más potencia informática para respaldar las mejoras de capacidad planificadas
- Mayor estabilidad del software, mayor confiabilidad y mayores diagnósticos que resultan en menores costos de mantenimiento
- Una arquitectura de sistema abierta para permitir la flexibilidad de agregar, actualizar y actualizar capacidades futuras.

Fuente: Lockheed Martin Aeronautics Company

Lockheed Martin, se reduce el costo unitario del F-35B a \$ 115.5 millones.

FORT WORTH, Texas, 28 de septiembre de 2018 / PRNewswire / - El Departamento de Defensa de los

EE. UU. Y Lockheed Martin han finalizado un contrato de \$ 11.5 mil millones para la producción y entrega de 141 aviones F-35 al precio más bajo por avión en la historia del programa.

Por undécimo año consecutivo, el costo de un F-35A se redujo. El precio unitario del F-35A, incluidos los aviones, el motor y la tarifa, es de \$ 89.2 millones. Esto representa una reducción de 5.4 por ciento de los \$ 94.3 millones que costó para un F-35A en el Lote de Producción Inicial de Baja Velocidad 10 (LRIP 10).

En LRIP 11, el costo unitario del F-35B se redujo a \$ 115.5 millones. Esto representa una reducción de 5.7 por ciento de los \$ 122.4 millones que costó para la variante de despegue y aterrizaje corto en LRIP 10. El costo unitario del F-35C se redujo a \$ 107.7 millones. Esto representa una reducción del 11.1 por ciento de los \$ 121.2 millones que costó para la variante de transportista en LRIP 10. El acuerdo LRIP 11 financia 91 aeronaves para los Servicios de EE. UU., 28 para F-35 International Partners y 22 para F-35 ventas militares extranjeras. Las entregas comenzarán en 2019.

“Reducir los costos es fundamental para el éxito de este programa”, dijo el Vicealmirante Mat Winter, Oficial Ejecutivo del Programa F-35. “Estamos cumpliendo con nuestro compromiso de obtener el mejor precio para los contribuyentes y los combatientes.

“Este acuerdo para el próximo lote de F-35 representa un trato justo para el gobierno de los EE. UU., Nuestra asociación internacional y la industria. Seguimos enfocados en reducir agresivamente el costo del F-35 y ofrecer el mejor valor”.

Con tecnología sigilosa, velocidad supersónica, sensores potentes, gran capacidad de armas y despliegue global, el F-35 es el avión de combate más avanzado que se haya construido, permitiendo a mujeres y hombres en uniforme ejecutar su misión y regresar a casa de forma segura. Más que un avión de combate, la capacidad del F-35 para recopilar, analizar y compartir datos es un poderoso multiplicador de fuerza que mejora todos los activos aéreos, de superficie y terrestres en el espacio de batalla.

“Este acuerdo marca un importante paso adelante para el programa F-35 a medida que continuamos aumentando la producción, reduciendo costos y brindando capacidades de transformación a nuestros hombres y mujeres en uniforme”, dijo Greg Ulmer, Vicepresidente y Gerente General de F-35. “A medida que aumenta la producción, e implementamos iniciativas adicionales de ahorro de costos, es-

tamos en camino de reducir el costo del F-35A a \$ 80 millones para 2020, que es igual o menor que los aviones tradicionales, al tiempo que brindamos un gran salto en la capacidad .”

Fuente: Lockheed Martin Aeronautics Company

Volaris se posiciona en el Top 3 de aerolíneas con Mejor Servicio al Cliente en Redes Sociales en los SimplyflyingAwards del Aviation Fest en Londres.

Londres, 6 de septiembre de 2018 – Volaris (NYSE: VLRS Y BMV: VOLAR), la aerolínea mexicana de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos y Centroamérica, celebra el haber sido nominada como “Best in Social Care” en los SimplyflyingAwards que se celebraron en Londres en el marco de uno de los eventos más importantes de la aviación a nivel mundial, el Aviation Fest. Volaris obtuvo el tercer lugar en esta categoría, en la que competía por primera vez. “Nos sentimos extremadamente orgullosos de haber recibido este reconocimiento, que celebra el trabajo de nuestro gran equipo de marketing y atención al Cliente en redes sociales. Se trata de un verdadero hito en nuestra historia ya que competíamos por primera vez, y ante aerolíneas que cuentan con presupuestos mucho más elevados que el nuestro. Este reconocimiento demuestra el compromiso de nuestro equipo, y refuerza la idea de que nuestro modelo de negocio es sumamente exitoso en todos los ámbitos, especialmente en el del servicio al Cliente”, aseguró Holger Blankenstein, vicepresidente ejecutivo de Volaris. El jurado, que estuvo conformado por personalidades del mundo de la hospitalidad, la hotelería, el marketing digital, la innovación y la aviación como Marcelo Franco, Michelle Lee, Max Kingsley-Jones, Ricardo Rivera y Bárbara Pezzi, reconocieron los enormes esfuerzos de Volaris en el diseño de estrategias que la acercan de forma digital con sus Clientes. Entre estas estrategias resaltan el uso del chatbot, la comunicación en línea y a través de los Call Center de la aerolínea, repartidos en Estados Unidos, México y Centroamérica. “Este galardón nos compromete aún más a estar cerca de nuestros Clientes. Hoy por hoy la comunicación digital se ha convertido en la punta de lanza de la industria de la aviación, y este reconocimiento nos permite colocarnos al nivel de las mejores aerolíneas del mundo” aseguró Blankenstein.
