

ABRIL 2020.

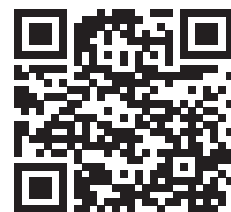
Aéreo

Espacio

El Covid-19 pone en jaque a la aviación mundial

Vuelan tres aeronaves de Aeroméxico al mismo tiempo para traslado de carga

Brussels Airlines: cómo se preparan las aeronaves para la hibernación



2 Espíritu de equipo de Airbus

5 El programa de Aeropuertos de Dubai apoya a los socios comerciales durante la pandemia

21 Viva Aerobus configura vuelos 100% enfocados en Carga

22 AEM: Aplicarán tecnología espacial ante contingencia por COVID-19

28 American Airlines dice adiós a cinco flotas de sus aeronaves

33 El Centro de Mantenimiento de Santa Lucía completa el primer ciclo de inspecciones mayores del Casa 295



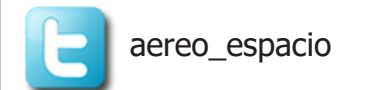
Imagen Espacio Aéreo

PAG 6



www.espacioaereo.net

Síguenos en nuestras redes sociales



Espacio Aéreo

“VIVIR PARA VOLAR”

EDITOR

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

Copyright © 2020 . La Revista “Espacio Aéreo” 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 “Espacio Aéreo”, 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.



Foto Brussels Airlines

PAG 14



Imagen Espacio Aéreo

PAG 18



Imagen SEDENA

PAG 35



Imagen-KGHM

PAG 40

El puente aéreo contra el COVID-19 está “impulsado” por el espíritu de equipo de Airbus

El compromiso de Airbus con la lucha contra COVID-19 fue subrayado por una misión de transporte aéreo de larga distancia que trajo cuatro millones de máscaras faciales y suministros médicos de China a Europa para su uso por parte de los sistemas de salud y cuidadores en Francia, Alemania, España y Reino Unido.

El despliegue de 36 horas involucró a una tripulación de la operación de aviones militares de Airbus Defence and Space en España, utilizando un avión A330-300 que finalmente se convertirá en un A330 Multi-Role Tanker Transport (MRTT) para un cliente.

Carlos Pinilla, el piloto de Airbus Defence and Space que dirigió este puente aéreo, dijo que se formó una tripulación totalmente voluntaria al equilibrar la necesidad de personal en la misión de larga duración con precauciones para limitar su exposición. A bordo del avión había cinco pilotos, un ingeniero de prueba de vuelo, dos ingenieros de vuelo de prueba y dos especialistas de la tripulación de tierra. La coordinación general del vuelo implicó un acercamiento inicial al personal que trabajaba desde casa de acuerdo con las pautas de aislamiento de coronavirus.

Además de ajustar la planificación a medida que se preparaban los preparativos, junto con la organización del material necesario, Airbus coordinó con la Fuerza Aérea española para obtener recursos de carga adicionales en préstamo.

“La Fuerza Aérea española fue extraordinariamente cooperativa y solidaria en todo momento”, agregó Pinilla.

Que abarca un tiempo de vuelo total de 23 h. 30 minutos. Desde Europa

hasta China y viceversa, la misión de transporte aéreo entregó unas 20 toneladas de máscaras faciales y suministros médicos, que involucraron aproximadamente 200 metros cúbicos de carga transportada a bordo del avión.

Un puente aéreo entre los sitios de Airbus en Getafe y Tianjin

El vuelo de ida y vuelta se originó y terminó en las instalaciones industriales de aviones milita-

res de Airbus en Getafe, España, con la carga procesada y cargada en el Airbus Sitio de Tianjin, China, donde la compañía tiene una línea de ensamblaje final de aviones de la Familia A320, un Centro de finalización y entrega A330, así como una operación logística de la cadena de suministro.

Pinilla agregó que el equipo de Airbus Defence and Space en España está listo para realizar misiones adicionales de coronavirus. “Había mu-

chos voluntarios para el primer vuelo, y siguen estando más que dis-

puestos a apoyar la lucha contra el coronavirus”, concluyó.



Imagen: Airbus

“Todos aportaron una verdadera actitud de espíritu de equipo al preparar y llevar a cabo esta misión. Poder apoyar a nuestros países en tiempos difíciles fue un gran estímulo moral para todos”.

Carlos Pinilla, piloto de pruebas de vuelo de Airbus Defence and Space

Wuhan reanuda vuelos de pasajeros, China Eastern Airlines realizó el primer vuelo

A partir del 8 de abril, el aeropuerto de Wuhan Tianhe reanudó los vuelos nacionales de pasajeros. A las 07:24 de ese día, el primer vuelo de ida MU2527 del aeropuerto de Wuhan Tianhe despegó, ¡con 49 pasajeros a Sanya! China Eastern Airlines MU2527 se ha convertido en el "primer vuelo" del aeropuerto de Wuhan Tianhe para reanudar los vuelos nacionales de pasajeros, con el tipo de avión 737-800, que marca la reanudación oficial del pasaje aéreo y los vuelos de China Eastern en Wuhan. La sucursal de Wuhan en China Eastern, una aerolínea base de Wuhan, restauró

27 aeronaves del estado de estacionamiento y almacenamiento a aeronavegabilidad después de que se confirmó la fecha de reanudación. China Eastern llevó a cabo una desinfección general de la cabina del avión y reemplazó los nuevos dispositivos de filtro de aire por adelantado, lo que redujo en gran medida la posibilidad de propagación de virus en el avión. Antes de que Wuhan reanudara el vuelo, China Eastern también completó una serie de preparativos para el entrenamiento de pilotos. Desde marzo, se ha completado 114 sesiones de entrenamiento en Wuhan Air-

port, involucrando 346 despegues y aterrizajes, contribuyendo a la capa-

citación y mantenimiento de las habilidades de vuelo de los pilotos.



Imagen China Eastern

La FAA y la CAAI certifican la conversión de IAI de la aeronave Boeing B737-800 de configuración de pasajero a carguero

Con la nueva certificación, IAI se convierte en la única compañía en convertir tanto B737-700 como B737-800

IAI anunció el 6 de abril que la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y la Autoridad de Aviación Civil de Israel (CAAI) han certificado la conversión del grupo de aviación de IAI de aviones Boeing B737-800 de configuración de pasajeros a carga. El Grupo de Aviación ha entregado los dos primeros

aviones convertidos de este modelo. Con la crisis de COVID-19 obligando a muchas aerolíneas a detener el servicio de pasajeros, la demanda de vuelos de carga, crucial para la entrega de suministros médicos, medicamentos, alimentos y otros equipos necesarios, ha aumentado. Fundado en enero de 2019, el Grupo de Aviación consolidó todas las actividades de IAI que involucran aviones tripulados, tanto militares como civiles, en una unidad de negocios. Es

una de las pocas instalaciones en el mundo que se especializa en convertir aviones de pasajeros en configuraciones de carga. El Grupo maneja tanto aviones de cuerpo ancho como de cuerpo estrecho, que son operados por algunas de las compañías navieras más grandes del mundo, como Amazon y DHL.

El vicepresidente ejecutivo y director general de IAI, Yossi Melamed, dijo: "IAI se complace en recibir la certificación de la FAA para conver-

tir B737-800, y agradecemos tanto a la FAA como a la CAAI. Hemos sido testigos de una mayor demanda de aviones de carga en los últimos años. Ser capaz de convertir modelos adicionales nos ayudará a satisfacer la demanda. Quisiera agradecer a nuestros socios del Grupo Haite en China por su confianza en el IAI. Además, el IAI envía nuestros mejores deseos a todas las aerolíneas afectadas por la crisis COVID-19, y esperamos que reanuden todos sus vuelos pronto".

El programa de Aeropuertos de Dubai apoya a los socios comerciales durante la pandemia



© DUBAIRPORTS. Terminal 2 Dubai International Airport

Dubai Airports está trabajando en estrecha colaboración con sus socios comerciales y de aviación y está planeando una movilización gradual una vez que se levanten las restricciones de viaje relacionadas con la pandemia COVID-19. Bajo un marco de estabilización comercial, los socios de aviación, los inquilinos y los concesionarios han recibido detalles de un programa de asistencia acordado por los aeropuertos de Dubai.

Los aeropuertos de Dubai han respondido decisivamente a la crisis de COVID-19 y se encuentran entre los primeros operadores aeroportuarios en proponer asistencia significativa a aerolíneas y socios comerciales. El programa, que es aplicable para el periodo impactado de marzo de 1st 2020 a mayo 31 de st 2020, incluye renunciar al 100% de las garantías mínimas o tarifas equivalentes para los socios

que han sido obligados a dejar de operar debido a la suspensión de las operaciones aeroportuarias causadas por la pande-

ca", dijo Eugene Barry, Vicepresidente Ejecutivo de Comercial en los aeropuertos de Dubai. "Es de suma importancia que



© DUBAIRPORTS. Terminal 2 Dubai Duty Free

mia global. Para los socios que han mantenido operaciones parciales, existen otras medidas para abordar la reducción de la actividad de la aviación, incluida la reprogramación y otros ajustes financieros. "La flexibilidad es más importante ahora que nun-

protejamos y retenemos nuestras asociaciones comerciales y de aviación, que se han construido cuidadosamente durante varios años, y nos aseguramos de que nuestros conductores de ingresos y servicios estén en condiciones de movilizarse, de acuerdo con las apro-

baciones de las autoridades federales. Hemos tomado una serie de medidas sin precedentes para mitigar el impacto de COVID-19 en nuestro propio negocio, así como en el de nuestros socios.

Al proporcionar claridad y asistencia significativa a nuestros socios comerciales en este momento, estamos seguros de que volveremos a emerger para continuar brindando los más altos niveles de garantía y servicio en un nuevo panorama comercial, en el que DXB y DWC serán los protagonistas.

Las operaciones de pasajeros en DXB y Dubai World Central (DWC), con la excepción de los vuelos de repatriación, fueron efectivamente suspendidas por las autoridades de los EAU el 24 de marzo de 2020.

La suspensión está en vigor hasta nuevo aviso. Las operaciones de carga están excluidas de la prohibición y han experimentado un aumento de actividad en DXB ya que 12 aerolíneas, incluidas Emirates SkyCargo y flydubai, han recibido permiso para operar un promedio de 110 vuelos semanales en respuesta a la mayor demanda de productos farmacéuticos, alimentos y otros bienes esenciales.

El Covid-19 pone la aviación mundial en jaque

Por "F. GE" Giese-Man

El Covid 19, ha sido una lapida para la mayor parte de la industria aérea, las aerolíneas de pasajeros de todo el mundo se han llevado la peor parte con la puesta a tierra de la mayoría de las flotas comerciales. Desde principios de este 2020, muchos países alrededor del mundo impusieron severas medidas y restricciones de viaje.

Es sorprendente ver cuán rápido la pandemia ha afectado gravemente a la industria de las aerolíneas. Algunas han quebrado, otras se encuentran en Administración Voluntaria, otras ya han desaparecido o están en proceso de fusión, las menos han recibido apoyo de sus gobiernos o de inversores privados. Dave Calhoun, CEO de Boeing comentó sobre esta crisis: "El impacto de la pandemia global en las aerolíneas ha sido como nada que nadie haya visto. Se espera que los ingresos globales de las aerolíneas disminuyan en un total de \$ 314 mil millones para fin de año.

Solo en los EE. UU., se han inactivado unos 2.500 aviones, y el volumen de pasajeros ha bajado más del 95% en comparación con el año pasado. El alivio brindado por el gobierno es vital para mantener el pilar de la aviación de la economía de los Estados Unidos, incluso si la recuperación completa llevará años, no meses", concluyó.

La aviación comercial está agonizando en casi todo el mundo, la IATA se ha encargado de apoyar a la aviación, de solicitar apoyos y acciones a los gobiernos para que las líneas aéreas continúen volando y puedan seguir operando, pero esto se ve muy difícil. En una situación normal, una empresa empieza a tener problemas financieros, cuando su liquidez es mermada rápidamente y no hay forma de obtener más capital. Esto es lo que está pasando con la aviación comercial.

Uno de los problemas más graves

es que muchas aerolíneas ofrecían un reembolso económico en caso de cancelación del vuelo, si tomamos en cuenta que se han cancelado miles de vuelos en todo el mundo, el resultado son miles de millones de dólares que las aerolíneas comerciales deben solventar, aparte sus propios gastos como, el costo de estacionamiento de sus aviones en tierra, del mantenimiento que se la da a toda su flota de aeronaves, estén volando o estacionadas, y un largo etcétera que ha logrado que, incluso los grandes corporativos de aerolíneas se estén "tronando los dedos".

Para poner esto en perspectiva, les doy a conocer algunos datos financieros que algunas aerolíneas han publicado. Southwest Airlines Co informó a finales de abril sus resultados del primer trimestre de 2020: pérdida neta de \$94 millones (USD), Delta informó una pérdida antes de impuestos GAAP del primer trimestre de marzo de 2020

American Airlines anunció el retiro de sus flotas de Embraer 190, Boeing 757-200, Boeing 767-300, y Airbus 330-300

de \$ 607 millones, American Airlines Group informó los resultados financieros el 30 de abril de 2020 con una pérdida neta del primer trimestre de \$2.2 mil millones, United Airlines anunció sus resultados financieros también del primer trimestre de 2020 con una pérdida neta de \$1.7 mil millones y una pérdida neta ajustada de \$639 millones. Estos son solo algunos ejemplos de empresas estadounidenses que representan una muestra de lo que está pasando en todo el mundo. A continuación hay un resumen con algunos datos que nos muestran la situación mundial en general de la aviación:

En Santiago de Chile LATAM Airlines Group SA y sus afiliados anunciaron que mantendrán una reducción del 95% en las operaciones de pasajeros durante mayo de 2020 en el contexto de las restricciones de viaje y la caída histórica de la demanda. Norwegian Air anuncio el despido de 4.700 trabajadores, se ha declarado en bancarrota a las filiales suecas y danesas. Las acciones anteriores afectarán a 1.571 pilotos y 3.134 tripulantes de cabina. Singapore Airlines (SIA) anunció que aterrizaría 138 de sus 147 aviones, incluidos 19 A380, debido al colapso de la demanda de pasajeros derivada de la crisis del

coronavirus. La mayoría de la flota de SIA se almacena en el aeropuerto Changi de Singapur, junto con los aviones de sus unidades Silkair y Scoot. Solo dos de los 66 A380 operados por las aerolíneas de Asia-Pacífico están en servicio. Estos aviones son operados por China Southern Airlines. Cathay Pacific redujo la capacidad de pasajeros en un 96% en abril y mayo. El 21 de abril de 2020. Virgin Australia entra en administración voluntaria para recapitalizar el negocio y ayudar a garantizar que emerja en una posición financiera más sólida al otro lado de la crisis de COVID-19. SAS inició el proceso para reducir el tamaño de su fuerza laboral hasta en 5.000 empleos de tiempo de completo. El fabricante europeo AIRBUS confirmó que sus ingresos consolidados disminuyeron a 10.600 millones de euros lo que refleja el difícil entorno del mercado que afecta al negocio de aviones comerciales con 40 entregas menos que el año anterior. Lufthansa anunció el cierre definitivo de German Wings, además reduce el tamaño de flota, elimina 22 aviones de corto alcance, acelera la jubilación de los A380 y negocia con Airbus retrasar pedidos pues prevé una demanda débil durante años.

Pero no todo es pesimismo, se han establecido acciones y se han recibido apoyos por parte de algunos gobiernos, he aquí los más representativos: Los Estados Unidos, saben lo que significa la industria de la aviación y el turismo en cuestión de ingresos de su PIB, por lo que ha sido uno de los países que más ha apoyado a este sector. La Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica de Coronavirus (CARES) (HR 748, Ley Pública 116-136), fue promulgada por el Presidente el 27 de marzo de 2020, incluye \$10 mil millones en fondos que se otorgarán como ayuda económica a aeropuertos afectados y elegi-

bles de EE. UU. en respuesta a la pandemia de COVID-19. Para el 14 de abril, en menos de un mes de haber sido promulgada la Ley CARES, la Secretaria de Transporte de EE. UU. Elaine L. Chao anunció las cantidades a entregar por más de \$ 1 mil millones en subvenciones a 439 aeropuertos en 50 estados.

Dicha Ley no solo ayuda y alivia los problemas económicos de los aeropuertos, también apoya a las líneas aéreas. También el 14 de abril American Airlines anunció que recibirá \$ 5.8 mil millones en apoyo de nómina del Departamento del Tesoro de EE. UU. Los fondos están destinados a apoyar los sueldos y se presentarán en dos formas: una subvención directa de \$ 4.1 mil millones y un préstamo a baja tasa de interés de \$ 1.7 mil millones. Además de los \$ 5.8 mil millones, American espera solicitar por separado un préstamo del Tesoro de los Estados Unidos de aproximadamente \$ 4.75 mil millones. Por su parte Delta espera recibir alivio de la Ley CARES en las siguientes formas: Soporte de nómina de \$ 5.4 mil millones, compuesto por \$ 3.8 mil millones de ayuda directa y un préstamo a 10 años sin garantía y con bajo interés de \$ 1.6 mil millones. Delta ya recibió \$ 2.7 mil millones de estos fondos y espera recibir el resto en los próximos tres meses. Southwest Airlines, llegó a un acuerdo con el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos para obtener ingresos de aproximadamente \$ 3.3 mil millones bajo el Programa de Apoyo de Nómina ("PSP") como parte de la Ley CARES; consiste en \$ 2.3 mil millones en soporte directo de nómina y \$ 948 millones en forma de préstamo no garantizado a 10 años.

Pero aún con el apoyo del gobierno, en algunos casos no será suficiente, Boeing anunció recortes de personal en una carta del CEO Dave



A raíz de la pandemia Lufthansa aterrizó seis A380; siete de los A340-600; y algunos 747-400. Imagen © Lufthansa



El último vuelo de Emirates con un avión A380 procedía de Brasil, el miércoles 25 de marzo, aún se desconoce si el gigante volverá a volar. © Emirates

Calhoun dirigida a sus empleados el 29 de abril: "... estas nuevas reducciones en nuestras tasas de producción y el impacto continuo de COVID-19 en nuestro negocio nos obligarán a reducir el tamaño de nuestra fuerza laboral. Lamento tener que anunciar esta noticia, pero quería que la escucharas primero de mí" y continúa "...hemos comenzado a tomar medidas para reducir nuestro número de empleados en aproximadamente un 10% a través de una combinación de despidos voluntarios (VLO), rotación natural y despidos involuntarios, según sea necesario".

Por su parte el gobierno francés movilizó 45,000 millones para ayudar a trabajadores y empresas e inyectó liquidez por 300,000 millones. El ministro de Economía anunció incluso la disposición de nacionalizar empresas "si fuera necesario" y presenta un plan de aplazamiento de cargas fiscales

para compañías amenazadas. El presidente francés, a través de su ministro de Economía, Bruno Le Maire anunció que hay un paquete de medidas multimillonarias con el que la segunda economía europea espera mitigar el impacto de la pandemia y poder "reactivar" la economía nacional lo antes posible una vez superada la crisis sanitaria. "No dudaré en emplear todos los medios a mi disposición para proteger a las grandes empresas francesas", tras recordar que algunas de las grandes compañías del país, como Air France, ya habían advertido de que tendrán que hacer una reducción "sin precedentes" de su actividad, de hasta el 80% o 90%.

Estas no fueron palabras vanas o simple "politiquería" del presidente francés o de su ministro pues el 24 de abril se anunció un préstamo respaldado por el estado francés de 4.000 millones de euros otorga-

do por un sindicato de seis bancos a Air France-KLM y Air France. El estado francés garantizó este préstamo hasta en un 90%, y tiene un vencimiento de 12 meses, con dos opciones de extensión consecutivas de un año que Air France-KLM puede ejercer; además un préstamo directo de un accionista de 3.000 millones de euros del estado francés a Air France-KLM con un vencimiento de cuatro años, con dos opciones de extensión consecutivas de un año ejercitables por Air France-KLM.

En Canada el 27 de marzo de 2020, el gobierno federal anunció que el nuevo CEWS (Canada Emergency Wage Subsidy) otorgaría un subsidio salarial del 75 por ciento a los empleadores elegibles por hasta 12 semanas, retroactivo al 15 de marzo de 2020. El 8 de abril Air Canada anunció la intención de adoptar dicho subsidio del en beneficio de su fuerza laboral de 36,000 em-

pleados con sede en Canadá. Porter Airlines pretende acceder al CEWS del gobierno federal para devolver a su nómina a cientos de los miembros de su equipo. WestJet está utilizando el CEWS del Gobierno de Canada, y gracias a esto pudo salvar más de 1,000 empleos de pilotos en WestJet, WestJet Encore y Swoop en medio de la crisis COVID-19. La aerolínea había confirmado previamente que 1.700 pilotos en WestJet, WestJet Encore y Swoop habían recibido notificaciones de despido, vigentes el 1 de mayo o el 1 de junio de 2020.

Emirates y Etihad, detuvieron los vuelos regulares de pasajeros, al igual que otros operadores de los EAU como Flydubai y Air Arabia, en línea con una prohibición nacional de viajes aéreos extranjeros desde el 25 de marzo. El gobierno de Dubai prometió rápidamente apoyo financiero para Emirates durante el período, describiendo

do la posición de Dubai como un centro de viajes global como uno de los "pilares principales" de su economía. El príncipe heredero de Dubai, el jeque Hamdan bin Mohammed bin Rashid Al Maktoum, dijo a fines de marzo que el gobierno está "comprometido a brindar un apoyo total" a la aerolínea durante la crisis. Comentó que, como parte de este apoyo, "inyectará nuevo capital" en el transportista, afirmando el "gran valor estratégico" de la aerolínea para el emirato. En Holanda el 25 de abril KLM agradeció los 2 mil millones de euros en ayuda estatal prometida por el gobierno holandés.

En Latinoamérica los gobiernos de Brasil y Colombia han puesto el ejemplo:

En Brasil hay Tasas diferidas del servicio de navegación aérea con vencimiento en marzo, abril, mayo, junio trasladadas a septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2020 respectivamente. Las Tasas de concesión aeroportuarias han sido diferidas, pagaderas el 18 de diciembre de 2020. Las aerolíneas pueden extender el período de reembolso de los boletos por 12 meses a partir de la fecha de compra. En Colombia se aceptó la eliminación del cargo por estacionamiento de aeronaves. Hay una línea de crédito de US \$80 millones para empresas afectadas por la caída en el turismo y diferimiento para remitir el impuesto al turismo y el impuesto de valor agregado.

Además las aerolíneas latinoamericanas han aportado acciones loables que merecen nuestro reconocimiento. Por ejemplo GOL está exonerando el pago de la tarifa aérea a médicos que trabajan para combatir el COVID-19 y necesitan movilizarse, pagando solo la tarifa de embarque.

La aerolínea de Brasil Azul también anunció que estará realizando por primera vez viajes a China

en su Airbus A330 con el fin de repatriar a los ciudadanos brasileños varados en ese país y traer en el mismo vuelo insumos médicos como tests de detección para el COVID-19. Por su parte Azul Cargo Express, se unió a las empresas que buscan ayudar en la lucha contra el COVID-19, al sumarse a la acción solidaria de Expedicionarios Da Saude – una asociación que concentra los esfuerzos para llevar servicios sanitarios a distintas comunidades brasileñas – para armar un hospital ambulante. El transporte fue hecho inicialmente por el ejército desde Santarém a Manaus donde la empresa recibió cerca de 3 toneladas de insumos entre camillas, equipos, carpas que luego fueron trasladadas a Campinas en un A330 paletizado. El nuevo hospital ambulante, luego fue trasladado a Campinas para cumplir el objetivo de brindar asistencia a una de las zonas más afectadas por el virus.

Avianca ha transportado más de 30 millones de kilogramos de carga que incluye alimentos, equipos médicos, elementos de aseo y medicinas en cerca de 700 vuelos. Así mismo, la aerolínea ha operado más de 24 vuelos especiales, movilizándolo a pasajeros alemanes, ingleses, peruanos, canadienses, colombianos, estadounidenses, guatemaltecos, ecuatorianos, entre otros. Avianca Cargo operó vuelos de carga para suplir las necesidades esenciales de abastecimiento, así como el traslado de medicinas, insumos farmacéuticos, equipos médicos, muestras biológicas e incluso órganos. LATAM Airlines ha repatriado a casa a más de 100 mil personas: 80 mil en vuelos regulares y 20 mil en más de 150 vuelos especiales y, gracias a sus capacidades de carga, recientemente transportó las células madre de Javiera, una niña de 9 años paciente de leucemia que esperaba ser trasplantada. LATAM Cargo Brasil adaptó también sus aviones de pasajeros para el transporte ex-

clusivo de carga a bordo. El primer vuelo de este tipo se realizó entre São Paulo-Guarulhos y Recife en un Airbus A321, con 10 toneladas de medicamentos a bordo. Mientras tanto en Chile anunció que proporcionará transporte gratuito para el personal médico, suministros clínicos, muestras y equipos médicos necesarios para combatir el coronavirus, así como la transferencia de pacientes gravemente enfermos con enfermedades no transmisibles. Aerolíneas Argentinas ha realizado 48 vuelos de repatriación, transportando a casa a más de 14 mil argentinos y Copa Airlines ha realizado 18 vuelos humanitarios junto a Wingo, logrando que más de 2,300 pasajeros puedan retornar a casa, a pesar de que su hub en Panamá se encuentra cerrado.

En México, Aeroméxico está sumando esfuerzos con el Gobierno de México para transportar en múltiples vuelos insumos médicos esenciales (hasta la primera semana de mayo llevaba 8), así como el apoyo a la Cruz Roja Mexicana en el transporte gratuito de equipo de protección para el sector salud al interior del país; e igualmente la realización de vuelos especiales para llevar a casa a connacionales y extranjeros que quedaron varados en distintas regiones del mundo. Volaris, se unió a los esfuerzos para combatir

la pandemia transportando en un A320 equipo sanitario de primera necesidad para los voluntarios de la Cruz Roja a 10 ciudades del país. Dado que las medidas de higiene son la principal forma de combatir el contagio, en cada ciudad se entregaron 70 cajas de jabón en pastilla de 7 Kg cada una y cajas de cubrebocas con un peso aproximado de 20 kg. Adicionalmente, Volaris transportó alrededor de 3.5 toneladas de equipos sanitarios a cinco ciudades de todo el país en alianza con AXA México, para apoyar al personal médico del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). Y transportó directamente suministros sanitarios para el personal del IMSS con sede en Tijuana, y en los próximos días donará máscaras faciales, ventiladores médicos y monitores de signos vitales para enfrentar la emergencia. Por su parte, Viva Aerobus anunció que configuró temporalmente 10 aeronaves de pasajeros A320 para realizar vuelos de carga, en donde transportará hasta 19 toneladas por viaje, con el objetivo de atender las necesidades de la emergencia sanitaria y brindar apoyo a las cadenas de suministro del país raíz del brote del COVID-19.

Las líneas aéreas están haciendo un trabajo soberbio, pero los esfuerzos de supervivencia requieren la toma de decisiones complejas. En esta línea,

el papel que juegan los gobiernos es esencial, pues son millones de empleos los que dependen de la industria en un mundo globalizado en el que no se pueden entender las economías sin la conectividad aérea para el turismo y los negocios. En cuestiones financieras las aerolíneas mexicanas presentaron los siguientes resultados:

Viva Aerobus obtuvo resultados positivos, ya que presentó un incremento del 1% en el número de clientes en comparación con marzo del 2019 y un decremento del factor de ocupación en 10.4 puntos porcentuales, disminución ocasionada por la caída en la demanda derivada de la emergencia sanitaria por el brote del COVID-19 en el mundo y el crecimiento en nuestro país.

Grupo Aeroméxico reportó sus resultados financieros al cierre del primer trimestre del 2020, en el entorno de serias afectaciones en la demanda de transporte aéreo a nivel mundial, el cierre de fronteras de algunos países y la incertidumbre de los mercados, como efecto de la pandemia global del COVID-19. Los ingresos de Grupo Aeroméxico alcanzaron \$14,074 millones de pesos, una disminución de 14.0% respecto al mismo período del año anterior, la pérdida de operación se ubicó en \$1,790 millones de pesos. Por su parte Volaris anunció que, como parte

de su respuesta ante la emergencia sanitaria, llevó a cabo una reducción de 80 por ciento en su capacidad de operaciones.

Peter Cerdá, Vicepresidente Regional de las Américas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) en diversas teleconferencias con la prensa mexicana, ha comentado que se han tenido por lo menos 3 reuniones con el gobierno federal y no se ha logrado una respuesta contundente sobre el tema de apoyo a las aerolíneas. Cerdá comentó que ha solicitado que la construcción del aeropuerto Felipe Ángeles de Santa Lucía se posponga “porque la aviación no volverá a ser la misma que había antes de la contingencia”. Esta pareciera ser una medida bastante prudente previendo que, la aviación tardara mucho tiempo en recuperarse, y el dinero podría ocuparse en proyectos más urgentes para los mexicanos.

Sobra decir que el transporte aéreo es uno de los ejes de la economía de México, apoyando a una cadena de valor que incluye pequeñas y medianas empresas, corporaciones y multinacionales, en una gran variedad de sectores, como, por ejemplo, el turismo. Así la industria del transporte aéreo aporta 37,4 mil millones de dólares (US) al PIB del país y sostiene alrededor de 1,4 millones de puestos de empleos

directos e indirectos. En total, 3,5% del PIB mexicano se sostiene con los insumos del sector del transporte aéreo y los turistas extranjeros que llegan por vía aérea.

Según previsiones de IATA, como consecuencia de la crisis del COVID-19, la contribución del sector al PIB de México podría disminuir unos 13 mil millones de dólares (US) y colocar hasta 97,000 puestos de empleo directos y 437,000 indirectos en riesgo. “Preveo que solo para el mercado mexicano los ingresos disminuirán en el orden de 5,3 mil millones de dólares (US). Sin medidas de alivio inmediatas, las aerolíneas que hoy operan en México no estarán en condiciones de continuar sus operaciones en los niveles anteriores a la crisis, o en el peor caso, podrían dejar de existir por completo. Esta asistencia significaría asegurar las cadenas de suministro esenciales por vía aérea, preservar el mayor número posible de puestos de trabajo y garantizar que la conectividad y el turismo puedan recuperarse rápidamente”, añadió Peter Cerdá. A fin de mitigar el impacto financiero de la mejor manera posible, el gobierno mexicano debe considerar la importancia estratégica del sector para la economía del país y determinar algunas medidas de apoyo a la industria aérea, como lo han hecho ya países como Brasil, Colombia, Estados Unidos, Noruega o Nueva Zelanda. Por ejemplo: Tasas y cargos aeroportuarios: Descuento en los costos y tasas aeroportuarias como servicios, rentas, estacionamientos de larga estancia, ampliación del plazo de pago. Reconocemos los esfuerzos hechos por parte de los grupos aeroportuarios (GAP y OMA), sin embargo, no son suficientes, esperamos que los demás operadores sigan este ejemplo. Extender el plazo de pagos en el suministro de turbosina a través

de Petróleos Mexicanos (PEMEX) o Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), así como los costos de los servicios a la navegación en el espacio aéreo que brinda la SE-NEAM.

Prestamos, garantías de préstamos y apoyo al mercado de bonos corporativos por el Gobierno o el Banco Central, ya sea de manera directa a las aerolíneas o frente a los bancos comerciales que requieren de garantías para extender el crédito necesario a las aerolíneas. El mercado de bonos corporativos es una fuente vital de liquidez y acceder al mismo requiere de la voluntad y apoyo del Gobierno.

Alivio tributario: Descuentos en impuestos de nómina pagados y/o una extensión en los términos de pago, así como la eliminación temporal de los impuestos incluidos en los boletos o cualquier otro impuesto o tasa gubernamental, incluyendo servicios de aeronavegación.

Ayuda financiera directa para compensar la reducción de ingresos y de liquidez.

“Queremos agradecer la comunicación abierta que ya hemos establecido con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al igual que con la Agencia Federal de Aviación Civil. La flexibilidad que las dos autoridades ya han mostrado en los temas de la utilización de slots y validez de licencias y certificados son pasos importantes para asegurar la operatividad de las líneas áreas. Sin embargo, esperamos ver pronto decisiones sobre otros apoyos urgentes como alivios financieros. Para México es imprescindible mantener su conectividad aérea, ya que el turismo y el comercio exterior son piezas esenciales para que eso suceda. La aviación es uno de los principales pilares de su economía, apoyando el desarrollo económico y social y permite que el país pueda ofrecer sus bellezas naturales, su gastro-

nomía, cultura y tradiciones, a turistas de todo el mundo que pueden llegar fácilmente por avión”, sostuvo Cerdá.

El pronóstico de IATA es compartido por otras instituciones como Airports Council International (ACI), que es el único representante comercial global de los aeropuertos del mundo. Establecida en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la OACI, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para los aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo. En su pronóstico publicado el 27 de abril establece que tomara cerca de 2 años para volver a alcanzar los niveles de pasajeros de 2019. Este organismo en base a sus estudios estableció que habrá una pérdida de ingresos de 23 mil millones de euros a final de año solo para Europa, de acuerdo a lo siguiente:

Además de reflejar los datos reales de marzo, el análisis de ACI también fue impulsado por expectativas reducidas en cuanto a la duración de los bloqueos y restricciones a los viajes aéreos, incluido el consejo reciente de la Comisión Europea a la UE para prolongar las restricciones actuales sobre viajes no esenciales hasta el 15 Mayo. Estas proyecciones ahora muestran: una pérdida de -873 millones de pasajeros para los aeropuertos europeos en 2020, lo que representa una disminución de -35% en un año que se prevé ver un crecimiento de + 2.3% de pasajeros en un escenario de negocios.

En términos financieros, una pérdida de - 23 mil millones de euros en ingresos, lo que representa una disminución de -41% en comparación con el escenario de negocios habituales. •

Air France protege sus aeronaves estacionadas



Frente a esta situación de salud sin precedente, Air France redujo significativamente su actividad. Actualmente, la compañía opera aproximadamente el 5% de su horario habitual de vuelos, mientras que 180 aviones, de los 224 que componen su flota, están en tierra. Se almacenan en los aeropuertos París-Charles de Gaulle, París-Orly y Toulouse Blagnac, en donde Air France tiene centros de mantenimiento. Aunque numerosos aeropuertos están total o parcialmente cerrados, las operaciones continúan tras bambalinas. Todos los días, unos 1000 empleados, en estos tres puntos de almacenamiento, trabajan en las aeronaves estacionadas y mantienen en condiciones de operación a los 40 equipos que continúan conectando las regiones francesas o que vuelan a destinos clave en Europa o en el mundo, como la Ciudad de México. Air France, también, continúa la repatriación, en coordinación con el Ministerio de Europa y Asuntos Exteriores, así como con los vuelos de carga, especialmente hacia o desde China, como parte del puente aéreo establecido para transportar equipos médicos.

Cada aeronave necesita atención. Organizar este tipo de operación de almacenamiento de aeronaves, la primera de su tipo en la historia del transporte aéreo, es un trabajo

minucioso que se lleva a cabo de acuerdo con las recomendaciones de los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing.

Entre los 3 tipos existentes de almacenamiento de aeronaves*, Air France optó por el denominado almacenamiento "activo", adaptado a las aeronaves en tierra por una duración de entre 1 y 3 meses, y que requiere aproximadamente 150 horas de trabajo repartidas en 3 fases (* el estacionamiento "normal" es de 2 a 4 semanas máximo, el almacenamiento "activo" de 1 a 3 meses y el almacenamiento "extendido" abarca períodos de más de 3 meses).

Almacenamiento inicial, que es la fase más larga e implica proteger el avión y prepararlo para el almacenamiento.

Destacan los siguientes pasos: La instalación de lonas y paneles para bloquear todas las rejillas de ventilación donde los insectos o animales podrían entrar y anidar. La obstrucción de los motores o el bloqueo de las aspas del ventilador, según el tipo de aeronave. Una limpieza a fondo de zonas críticas como el tren de aterrizaje y los sistemas hidráulicos. La lubricación del tren de aterrizaje y los componentes del ala. Las verificaciones de los niveles de humedad.

Operaciones recurrentes, cuya frecuencia depende del tipo de aeronave y las recomendaciones del fabricante, que comprenden:

Las verificaciones para asegurar que las protecciones en su lugar estén en buenas condiciones.

Las inspecciones visuales de la aeronave y verificaciones del sistema.

El movimiento de la aeronave a una distancia de unos pocos metros para aliviar la tensión en los neumáticos o el girar las ruedas sin mover la aeronave, utilizando un gato.

El encendido de motores y APU (unidad de potencia auxiliar)

Retiro inicial del almacenamiento, lo que facilita el camino para el regreso de la aeronave al servicio. Esta fase implica hasta 2 días de trabajo para eliminar los diferentes equipos de protección instalados alrededor de la aeronave y para verificar que todo esté en buen estado de funcionamiento y listo para reanudar las operaciones de vuelo, en conformidad con los procedimientos y requisitos reglamentarios de la compañía.

Géry Mortreux, vicepresidente ejecutivo del área de Ingeniería y Mantenimiento, comentó sobre esto: "En estas circunstancias especiales, nuestra prioridad es la seguridad de nuestros vuelos, nuestros clientes y nuestro personal. En este momento, controlamos nuestra flota completa diariamente, y cada uno de nuestros aviones recibe atención especial.

Nada se deja al azar. Por el momento, estamos limitando la presencia en sitio, para garantizar las medidas de higiene como el distanciamiento social, el uso de cubrebocas, guantes, gel y toallas de limpieza, así como la desinfección regular de nuestras instalaciones.

Air France 68 años en México

Cuando aterrizó en la pista el 27 de abril de 1952, hace exactamente 68 años, el Constellation Lockheed F-BZAT escribió la primera página de la historia de Air France en México.

Después de escalas en Gander (Terranova, Canadá), y luego en Nueva York, el avión de cuatro motores, con 34 pasajeros a bordo, aterrizó en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México. Se trataba del primer servicio aéreo directo entre Europa y México.

México pronto se convirtió en un destino clave en la red de Air France.

El tráfico despegó, los servicios entre París y la Ciudad de México se multiplicaron, con una y luego dos conexiones semanales en 1952, llegando a siete en 1954.

En 1961, los Boeing 707, capaces de transportar 180 pasajeros, redujeron el viaje de 24 horas a 14 horas 20 minutos.

El fortalecimiento de los lazos entre los dos países, confirmado por las visitas, en aviones de Air France, del escritor francés André Malraux (1960) y luego del General de Gaulle (1964), volvió muy popular a la Ciudad de México en la red de conexiones de la aerolínea.

Posteriormente, se agregaron nuevos servicios temporales a otras ciudades mexicanas: Guadalajara en 1969 y Puerto Vallarta en 1971.

El enlace entre la compañía y México se fortaleció en 1992 con la firma de un acuerdo de código compartido con la aerolínea nacional Aeroméxico.

Air France comenzó a volar entre París y la Ciudad de México con el Airbus A380 en el 2016.

En este momento, el vuelo de Air France a la Ciudad de México, entre el 1° de abril y el 31 de mayo, se mantiene tres veces por semana, los días miércoles, viernes y domingo, con un Boeing 777-300.

EASA certifica el A330-800 para ETOPS

La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA) ha aprobado el A330-800 para ETOPS (Operaciones bimotor de rango extendido) "más allá de 180 minutos" de tiempo de desvío.

La última aprobación para el -800, que incluye la capacidad ETOPS de 180 minutos en la especificación básica de la aeronave, también incluye la opción para "ETOPS 285 minutos". Esto extiende la distancia potencial de desvío de aire a alrededor de 2,000 nm. La certificación ETOPS respectiva de la FAA de EE. UU. para el A330-800 se espera pronto. La aprobación ETOPS similar para el A330-900 más grande tuvo lugar en enero de 2019.

El A330-800, que en febrero de 2020 recibió su Certificación de tipo conjunta de EASA y la FAA, al igual que el modelo A330-900 más grande incorpora motores Rolls-Royce Trent 7000 altamente eficientes, un nuevo ala optimizada en 3D con mayor envergadura y materiales compuestos más livianos, más nuevos Sharklets de punta de ala.



Air France © Collection Air France. DR.jpg

Dentro de Brussels Airlines: cómo una aerolínea prepara sus aeronaves para la hibernación

Como consecuencia de la crisis del coronavirus, Brussels Airlines tuvo que suspender temporalmente sus nuestros vuelos. A excepción de algunos aviones que están en espera para llevar a sus compatriotas varados a casa, toda su flota está estacionada y almacenada en el aeropuerto de Bruselas.

Si cree que esta es una tarea simple, al igual que estacionar un automóvil, debe adivinar nuevamente.

El almacenamiento de un Airbus A330 toma alrededor de 400 horas hombre, ya que los equipos de Mantenimiento e Ingeniería siguen meticulosamente las instrucciones del fabricante de Airbus para asegurarse de que los aviones



© Copyright Brussels Airlines



© Copyright Brussels Airlines

se almacenen de manera segura. Esto significa que todas las ventanas están protegidas para evitar que la luz del sol decolore el interior, los trenes de aterrizaje y los motores están completamente embalados para que las aves no puedan anidar en ellos y para evitar la corrosión. Todos los asientos también están cubiertos para mantenerlos limpios y nítidos.

Todo esto crea una vista inusual pero espectacular en el aeropuerto de Bruselas. Como un aeropuerto no está hecho para estacionar tantos aviones al mismo tiempo, incluso se tuvo que despejar una calle de rodaje. Uno podría pensar que después de estacionar y bloquear un avión, no queda nada más

que hacer que esperar hasta que pueda despegar nuevamente.

Pero en realidad, los equipos de Mantenimiento e Ingeniería de Brussels Airlines se mantienen bastante ocupados para mantener la flota en óptimas condiciones. Todos los días, por ejemplo, las ruedas deben girarse ligeramente, para asegurarse de que no se desgasten bajo el peso del avión y cada semana, se deben realizar inspecciones y pruebas. 30 colegas de mantenimiento e ingeniería aún trabajan a tiempo completo para realizar todas estas tareas. Se aseguran de que la flota esté lista para recibir a sus huéspedes a bordo una vez que puedan despegar nuevamente.



© Copyright Brussels Airlines

Aeroméxico une esfuerzos con la Cruz Roja Mexicana



Aeroméxico se sumó a las labores que realiza la Cruz Roja Mexicana contra el Covid-19, con el objetivo de trasladar vía aérea equipo de protección a nueve ciudades dentro del país, para sus voluntarios y personal del sector salud. Aeroméxico Cargo reconoce la labor de la Cruz Roja Mexicana

por estar presente siempre que se le necesita e informa que pone a su disposición los vuelos para el traslado de insumos. Un primer cargamento está siendo trasladado a Chihuahua, Villahermosa, San Luis Potosí, Aguascalientes, Durango, León, Acapulco, Campeche y Zacatecas. Cabe recor-

dar que el pasado 24 de marzo Aeroméxico comunicó que parte de su flota puesta en tierra debido a la contingencia sanitaria, se empleará para el transporte de carga. A través de su filial Aeroméxico Cargo, por primera vez, la aerolínea destacó que usará aeronaves de pasajeros para este objetivo.

El 4 de abril, la firma aérea mexicana anunció que operó el primer chárter desde la Ciudad de México hacia Fráncfort, Alemania, con un avión Boeing 787-9, con un traslado de 15 toneladas de carga. Esta unidad es uno de los aviones más modernos del mundo y amigable con el medio ambiente pues emite, en comparación con otros aviones, un 57% menos de contaminación auditiva en el despegue y aterrizaje y 20% menos de emisiones de dióxido de carbono (CO₂).

Reporta Viva Aerobus tráfico de pasajeros correspondiente a marzo 2020

Viva Aerobus, reporta su tráfico mensual de pasajeros correspondiente a marzo de 2020. La aerolínea registró cerca de 850 mil pasajeros en dicho mes con un factor de ocupación del 80.5%. Ello representó un incremento del 1% en el número de clientes en comparación con marzo del 2019 y un decremento del factor de ocupación en 10.4 puntos porcentuales, disminución ocasionada por la caída en la demanda derivada de la emergencia sanitaria por el brote del COVID-19 en el mundo y el crecimiento en nuestro país.

En cuanto al total acumulado del año (enero-marzo 2020), Viva Aerobus reportó 2.8 millones de pa-



Imagen Viva aerobus

sajeros y un factor de ocupación promedio del 84.7%. Tales resultados, comparados con el acumulado enero - marzo 2019, implicaron un aumento del 18% en términos de pasajeros y una disminución de 4.3 puntos porcentuales en el factor de ocupación.

“En Viva Aerobus hacemos frente a la pandemia del COVID-19 des-

de una posición financieramente fuerte, realizando los ajustes en la operación para adaptarnos a la demanda actual, con un disciplinado control de gastos, con el apoyo de todos nuestros proveedores y con el compromiso de proteger el 100% de las fuentes de empleo que generamos”, mencionó Juan Carlos Zuazua, Director General de Viva Aerobus.

Volaris y AXA México envían material sanitario a distintos hospitales de IMSS Bienestar

Volaris y la empresa de seguros multirrama AXA México, transportaron 3,590 kg de equipo sanitario con destino a Tijuana, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, Monterrey y Oaxaca.

Este material será utilizado por personal del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) del programa Bienestar, en hospitales cercanos a esas ciudades. La alianza entre Volaris y AXA México surge a través de ARISE MX, una red nacional del sector privado lide-

para IMSS Bienestar a Tijuana, 40 kg de batas y otros insumos para su personal. Este material ayudará a mitigar el contagio del equipo médico y de enfermería.

“En medio de la crisis sanitaria, una de las principales prioridades de Volaris seguirá siendo ayudar a las comunidades donde operamos, transportando carga humanitaria de compañías y organizaciones aliadas para llevar los suministros necesarios al personal de salud que están en la primera línea de

Volaris y AXA México unieron esfuerzos para enviar 3.5 toneladas de insumos sanitarios donados por AXA a 5 hospitales de IMSS Bienestar, para el personal médico y de enfermería.



Imagen Volaris

“En AXA estamos conscientes sobre el reto de salud que enfrenta nuestro país en este momento y creemos que solo a través del trabajo conjunto, entre el sector público y privado, podremos enfrentarlo. Por eso hoy donamos y enviamos, gracias al apoyo de Volaris, equipo sanitario de primera necesidad para proteger al personal médico que labora en los hospitales

de IMSS Bienestar para que continúen su gran labor de atender a las personas que más lo necesitan”, señaló Daniel Bandle, director general de AXA México.

de IMSS Bienestar para que continúen su gran labor de atender a las personas que más lo necesitan”, señaló Daniel Bandle, director general de AXA México.

atención a la contingencia por coronavirus”, señaló Enrique Beltrana, director general y presidente de Volaris.

La compra del material e insumos que envió la aseguradora, es parte de los esfuerzos que realiza Fundación AXA México, a través de recaudaciones, campañas en conjunto con clientes, así como donaciones de empleados y agentes. De igual forma, la compañía en México destina parte de sus utilidades a este tipo de acciones. Para sumarse a las acciones de Fundación AXA consulta la página: <https://axa.mx/fundacion-axa/sumate>

AXA México, a través de su fundación, cuenta con una alianza multisectorial con distintas instituciones, entre las que se encuentra el IMSS, a través de su programa IMSS Bienestar, que opera en 19 entidades de la República, brindando servicios médicos a 12.3 millones de personas que viven en zonas rurales o urbanas marginadas.

Mueve Aeroméxico tres aeronaves al mismo tiempo para traslado de carga



Archivo Espacio Aéreo

Como se dio a conocer en días pasados, derivado de la crisis sanitaria del Covid-19 Aeroméxico dispuso de su flota de pasajeros para transportar carga en la modalidad de servicio chárter.

La aerolínea realizó el 9 de abril, operaciones de carga aérea sin precedentes en la aviación del país, volando al mismo tiempo tres de sus diecinueve aviones Boeing 787 Dreamliner para carga entre China y México.

Las tres aeronaves partieron en esta fecha rumbo a Shanghái, China, haciendo escala en el aeropuerto de Narita en Japón. Un ejemplo es el avión con matrícula N783AM que es coordinado por el Gobierno de México a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

La compañía recordó que si bien se experimenta en el mundo una crisis severa en la demanda de pasajeros, también es cierto que a

Por primera vez tres aeronaves de largo alcance son utilizadas simultáneamente para el traslado de carga.

Una es para servicio gubernamental y dos para particulares.

nivel doméstico e internacional el traslado de carga aérea tomó especial relevancia no sólo para el transporte de equipo médico sino de otras mercancías que permiten la continuidad del comercio.

“Para hacer posibles estas operaciones atípicas, ha sido fundamental un esfuerzo extraordinario de nuestros clientes, autoridades y colaboradores del corporativo, sobrecargos, mantenimiento, pilotos, aeropuertos, cargo y tierra, quienes además en los aviones y espacios de trabajo, aplican estrictas medidas sanitarias”, señaló Alejandro Méndez, Vicepresidente Senior de Aeroméxico Cargo.

Es la primera vez que 3 aviones de pasajeros de largo alcance de Aeroméxico vuelan de manera simultánea y al mismo destino para el movimiento exclusivo de carga.



Archivo Espacio Aéreo

Aeroméxico reporta resultados financieros del primer trimestre de 2020

Grupo Aeroméxico reportó sus resultados financieros al cierre del primer trimestre del 2020, en el entorno de

serias afectaciones en la demanda de transporte aéreo a nivel mundial, el cierre de fronteras de algunos países y la incertidumbre de los mercados, como efecto de la pandemia global del COVID-19.

No obstante la situación, la aerolínea destina una importante cantidad de recursos en la flota, instalaciones y procesos para salvaguardar la seguridad de sus colaboradores y clientes.

Los ingresos de Grupo Aeroméxico alcanzaron \$14,074 millones de pesos, una disminución de 14.0% respecto al mismo período del año anterior.

El Yield se incrementó en 0.9% y el Yield internacional en pesos aumentó 2.8%, ambas cifras en comparación con el mismo período de 2019.

La UAFIDAR se ubicó en \$1,511 millones de pesos este periodo, con un margen UAFIDAR de 10.7%.

La pérdida de operación se ubicó en \$1,790 millones de pesos.

La posición de efectivo fue de \$13,239 millones de pesos, aproximadamente \$563 millones de dólares, equivalente al 19.9% sobre los ingresos operativos de la compañía en los últimos 12 meses.

Aeroméxico enfrentó el inicio de la contingencia con una fortaleza financiera que le permite, junto a diversas acciones que implementó, mitigar riesgos y proteger el flujo de efectivo de la compañía que genera más de 16 mil empleos y se describen a continuación:

- Aportación salarial de todos los colaboradores hasta en un 50%.

- Programa de permisos sin goce de sueldo por 30, 60, 90 días.

- Programa de rotación de tripulaciones.

- Negociaciones con Grupos Aeroportuarios.

- Negociaciones con proveedores y arrendadores de aeronaves.

- Cancelación de gastos no indispensables.

- Suspensión temporal de nuevas inversiones programadas.

- Conversaciones con el Gobierno Federal.

También Aeroméxico decidió realizar operaciones especiales adicionales, trasladando personal y equipo médico en distintas modalidades con tres principales fines:

- (1) aprovechar la infraestructura de la compañía,

- (2) colaborar con gobierno y sociedad y

- (3) generar ingresos para asegurar su sostenibilidad.

Aeroméxico monitorea diariamente la evolución de la contingencia para realizar los ajustes necesarios en su red de conectividad, procurando la continuidad de sus operaciones.

Volaris continúa con la labor de transportar ayuda humanitaria

Volaris continúa con el traslado de material sanitario de la Cruz Roja Mexicana para que la organización pueda atender diversas necesidades en las ciudades más vulnerables por la emergencia sanitaria (Covid-19).

Con el objetivo de apoyar a los voluntarios y personal médico de la Cruz Roja Mexicana que se encuentra trabajando para atender a las personas que necesitan atención hospitalaria, Volaris trasladó a once ciudades del país, cajas con material sanitario que contienen

guantes, cubrebocas, batas y mascarillas. "Ante el escenario que enfrentamos, en Volaris queremos apoyar a la sociedad de la manera que mejor sabemos.

Junto con organizaciones aliadas transportamos vía aérea el material que necesitan para que quienes están en primera línea enfrentando esta contingencia, cuenten con los recursos necesarios para continuar tan destacada labor", señaló Enrique Beltranena, Director General y Presidente de Volaris.

Durante el 31 de marzo y el 2 de abril, Cancún, Oaxaca, Guadalajara, La Paz, Monterrey, Mérida, Hermosillo, Tuxtla Gutiérrez, Acapulco, Chihuahua, y Tijuana recibieron el material de ayuda humanitaria de la Cruz Roja Mexicana.

De igual forma, a partir de hoy, Volaris trasladará a otras once entidades trajes protectores para personal de asistencia médica y atención a la crisis sanitaria.

"El apoyo del sector privado es vital para que

el trabajo de nuestra organización llegue a las comunidades que más lo necesitan en el contexto de la contingencia sanitaria provocada por el coronavirus. Agradecemos la solidaridad demostrada por Volaris y sus Embajadores, especialmente la empatía con la que se han sumado a nuestra causa ofreciendo transporte aéreo de suministros para nuestros voluntarios", puntualizó el Comandante Isaac Oxenhaut Gruszko, Coordinador Nacional de Socorros de la Cruz Roja Mexicana.

Programa "Avión Ayuda Volaris" despega para apoyar a quienes enfrentan la emergencia sanitaria

Volaris a través de su programa Avión Ayuda Volaris y en colaboración con alianzas estratégicas, ha transportado material a diversas ciudades del país con el objetivo de llevar los insumos necesarios para que el personal médico, de enfermería y emergencias pueda seguir atendiendo a la población afectada por la emergencia sanitaria (Covid-19).

A partir de hoy, 21 de abril, el programa Avión Ayuda Volaris transportará las caretas de plástico reciclado que Bonafont está haciendo en Guadalajara para donar a hospitales públicos de la Secretaría de Salud

en Baja California y en la Ciudad de México. De igual forma, debido al desabasto de medicamentos y falta de equipos de ventilación asistida en Baja California, por la poca oferta de transporte, Volaris ha sumado esfuerzos con la Secretaría de Salud y la Secretaría de Economía Sustentable y Turismo estatal para trasladar estos insumos desde la Ciudad de México a Tijuana.

La carga de medicamentos enviada fue superior a los 220 kg.

La carga de equipos de ventilación asistida será de casi una tonelada.

Desde marzo, el programa Avión Ayuda Volaris

ha transportado 11 toneladas de ayuda humanitaria y material sanitario en colaboración con la Cruz Roja Mexicana, ARISE MX (AXA Seguros), las Secretarías de Salud estatales y el IMSS: Cruz Roja Mexicana: 7.5 toneladas para las ciudades de La Paz, Aguascalientes, Tijuana, Colima, Tuxtla Gutiérrez, Tepic, Monterrey, Oaxaca, Cancún, Hermosillo, Zacatecas, Guadalajara, Mérida, Acapulco y Chihuahua.

ARISE MX (AXA Seguros): 3.5 toneladas para las clínicas del IMSS-Bienestar en las ciudades de Tijuana, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, Monterrey y Oaxaca.

"De acuerdo con declaraciones de la ONU, los cierres fronterizos y las cancelaciones de vuelos afectan a la disponibilidad de productos básicos y medicamentos en los países. Es por ello, por lo que el trabajo coordinado entre el sector público y privado para el transporte y distribución de estos productos, es fundamental. A través de la historia de las crisis humanitarias en el mundo, la aviación ha jugado un papel muy importante en el transporte de ayuda humanitaria de manera puntual y efectiva", señaló Enrique Beltranena, director general y presidente de Volaris.

Viva Aerobus configura vuelos 100% enfocados en Carga

Con el objetivo de adaptarse a la demanda actual y atender las necesidades de la emergencia sanitaria a raíz del brote del COVID-19, Viva Aerobus configuró temporalmente 10 aeronaves de pasajeros Airbus A320 para realizar vuelos 100% cargueros.

Cada aeronave, aprovechando el espacio en cabina (asientos) y compartimentos inferiores

porta todo tipo de carga desde y hacia la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Querétaro, Mérida, Tijuana, San José del Cabo, Cancún y próximamente a Ciudad Juárez, Culiacán y Oaxaca.

"Queremos dar respuesta a las necesidades de la industria aérea apoyando a las cadenas de suministros y asistiendo a los hogares de México,

Con el objetivo de adaptarse a la demanda actual, Viva convierte 10 aeronaves de pasajeros Airbus A320 en aviones cargueros, contemplando espacio en cabina y bodega. Cada avión tiene capacidad para transportar hasta 19 toneladas de paquetería. Este esfuerzo también contribuye al transporte eficiente y confiable de medicinas, material médico y alimentos utilizados para atender la actual emergencia sanitaria.

mexicanos y lleguen a sus destinos lo antes posible", afirmó Juan Carlos Zuazua, Director Ge-

transporte de carga a finales de 2019, servicio que brinda mediante el proveedor Aerocharter,



Imagen Viva Aerobus

(bodega) alcanza una capacidad de hasta 19 toneladas de carga. Actualmente, la aerolínea trans-

para que insumos, productos, medicamentos y ayuda humanitaria sigan volando por los cielos

neral de Viva Aerobus. Viva Aerobus incurrió en el mercado de

empresa responsable de todo el proceso de envío, contemplando la atención y venta a clientes.

Aplicarán tecnología espacial ante contingencia por COVID-19

Ante la emergencia en el país causada por el COVID-19, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de la Agencia Espacial Mexicana (AEM), coordina acciones nacionales e internacionales para adaptar y utilizar tecnología espacial en auxilio de la población.

El director general de la AEM, Salvador Landeros Ayala, detalló que se ha llamado tanto a la sociedad civil, como a la industria y otras agencias espaciales del mundo, y destacó la solidaridad en las respuestas de los distintos actores, como en el caso de la convocatoria "Misiones Espaciales COVID-19", para captar propuestas innovadoras de aplicaciones de tecnología espacial y satelital, que pudieran ser de utilidad ante esta crisis.

Al cierre de la convocatoria, el pasado viernes 10 de abril, se recibieron 95 propuestas (originales y factibles que emplean tecnología espacial) para apoyar en la disminución de contagios, sobre todo en los grupos más vulnerables, mitigar el impacto de la pandemia, reactivar la economía y proporcionar apoyo psicológico a personas en confinamiento. Algunas podrán realizarse de inmediato, mientras que otras requerirán de apoyos de la industria para su implementación.

En este rubro, Landeros Ayala añadió que también se alentó a empresas de desarrollo de robótica, autonomía, tecnología, pequeños satélites, drones y vehículos terrestres autónomos, entre otros, a sumarse con sus capacidades especializadas al

auxilio de la población. Precisó que empresas como SPACELAB MX lideran la iniciativa de reunir a un grupo de compañías para diseñar y manufacturar equipo de alta tecnología para enfrentar la pandemia. Esta empresa aplica sus conocimientos de innovación en el desarrollo de un dispositivo resucitador, que es validado con un grupo de doctores del Instituto Mexicano del Seguro Social y el Hospital Universitario de la Universidad Autónoma de Nuevo León, el cual podrá ser de manufactura rápida, al integrar sensores de presión, CO2 y flujo, en sólo cuatro piezas estructurales. La AEM, en su rol de articuladora, promueve estos esfuerzos del sector espacial y contribuye a vincular a estas empresas con más actores relevantes, para

extender la iniciativa. De manera paralela, agregó Landeros Ayala, la AEM ha contactado con los titulares de las agencias espaciales de Italia (ASI), Francia (CNES), China (CNSA), Europa (ESA), India (ISRO), Israel (ISA), Japón (JAXA), Estados Unidos (NASA), y Rusia (ROSCOSMOS), para poder utilizar múltiples herramientas de ciencia y tecnología espacial factibles para adaptarse a esta emergencia.

Estas alianzas estratégicas permitirán intercambio de conocimiento y experiencias internacionales de alto valor. Por otro lado, destacó que la AEM trabaja de manera coordinada con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), en el marco de la convocatoria "2020-1 APOYO PARA PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA, DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN EN SALUD ANTE LA CONTINGENCIA POR COVID-19", a fin de apoyar iniciativas de proyectos enfocados en Telemedicina (medicina a distancia) y geo-epidemiología (distribución geográfica de la epidemia) con apoyo espacial y satelital, entre otras disciplinas. Aseguró que, sólo articulando actividades integrales a corto, mediano y largo plazo, se podrá hacer frente a contingencias como ésta, presentes o futuras.



Jóvenes del Colectivo junto a sus desarrollos © AEM.jpg

Víctor De La Vela, nombrado jefe de América Latina para Airbus Defence and Space

Airbus Defence and Space ha nombrado a Víctor De La Vela como nuevo Head of Airbus Defence and Space en América Latina con efecto inmediato. En esta posición, Víctor De La Vela, anteriormente Head of Service Business Growth, reporta a Bernhard Brenner, Executive Vice-President Marketing and Sales en Airbus Defence and Space. Víctor de La Vela ha realizado un intercambio de posiciones con Christophe Roux, quien antes fue Head of Airbus Defence and Space en América Latina y que ahora asume el rol de Head of Services Business Growth. "Quiero agradecer a Christophe su importante contribución en la región a lo largo de estos últimos cinco años. Asimismo, quiero dar la bienvenida ahora a Víctor, que cuenta con una amplia experiencia en la industria aeronáutica y un gran bagaje internacional. Confío plenamente en que tendrá un papel clave en este periodo de cambio tan dinámico", comentó Bernhard Brenner. De La Vela cuenta con una larga trayectoria en el sector aeronáutico. En el año 2000, tras seis años trabajando para Boeing en EE.UU., se unió a Airbus como Vice President for Mergers and Acquisitions en la oficina de París. En 2004, De La Vela fue nombrado Airtanker

Programme Director y en 2007, se trasladó a Múnich como Chief Commercial and Financial Officer para Eurofighter. En 2013, asumió la posición de Head of Corporate Strategy en Toulouse hasta su posterior nombramiento como Head of Service Business Growth.

Su biografía: Víctor De La Vela es Head of Latin America en Airbus Defence and Space desde marzo de 2020. Actualmente basado en Madrid (España), De La Vela cuenta con más de 25 años de experiencia internacional en la industria aeroespacial. Antes de asumir su cargo actual, Víctor De La Vela ocupó el rol de Head of Military Aircraft Service Sales desde 2018. En este puesto, se encargó de la venta mundial de todos los servicios relacionados con Airbus Military Aircraft, desde los materiales de repuesto hasta los complejos contratos de asistencia, incluyendo la formación, el mantenimiento y las operaciones de las misiones. De 2013 a 2017, Víctor De La Vela fue Head of Corporate Strategy en Airbus en Toulouse (Francia), donde participó activamente en la integración de los tres negocios anteriores - Airbus Military, Astrium y Cassidian - en la actual división Airbus Defence and Space. Previamente,



Victor de la Vela © Airbus.

de 2007 a 2013, Víctor De La Vela fue Chief Commercial and Financial Officer de Eurofighter Jagdflugzeug GmbH en Múnich, donde realizó importantes ventas de aviones de combate y servicios durante ese período, como el último lote de 120 cazas vendidos a Alemania, Italia, España y Reino Unido. Entre 2004 y 2007, fue director del Programa Airtanker en París, velando por los intereses de Airbus en este proyecto de asistencia, incluyendo la formación, el mantenimiento y las operaciones de las misiones. De 2013 a 2017, Víctor De La Vela fue Head of Corporate Strategy en Airbus en Toulouse (Francia), donde participó activamente en la integración de los tres negocios anteriores - Airbus Military, Astrium y Cassidian - en la actual división Airbus Defence and Space. Previamente,

para Boeing, con la responsabilidad de asegurar el éxito de la producción de los programas MD11 / MD80 / MD90. De La Vela comenzó su carrera en 1991 en la antigua Construcciones Aeronáuticas (CASA), dentro del área de la organización de Servicios al Cliente.

Es Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid (España). Posee varias certificaciones de la Harvard Business School (EE.UU.), IESE (España) e INSEAD (Singapur), así como un Máster en Negocios Internacionales de la Washington International University (EE.UU.) y un Certificado de Negocios Internacionales de la University of California, Irvine (EE.UU.).

Air France mantiene sus vuelos para asegurar el retorno de pasajeros

Desde el 14 de marzo hasta el 8 de abril, Air France y Transavia han realizado aproximadamente 200 vuelos, en 82 países, dedicados a operaciones de repatriación.

En total, la aerolínea ha facilitado que 240,000 personas regresen a sus países a través de vuelos directos o de conexión.

En circunstancias tan excepcionales, y a pesar del impacto económico severo causado por éstas, Air France introdujo tarifas especiales con un tope de precio, para los viajeros en vuelos de repatriación. Estas tarifas están disponibles en vuelos operados por Air France, desde o hacia Francia. Desde su creación en 1933, Air France lleva los

colores de Francia por el mundo, y reitera su compromiso con la misión de repatriación. El personal de todas las áreas de la empresa (seguridad, programación de vuelos, centro de comando, comercial, oficinas locales, mantenimiento, personal de tierra, pilotos y tripulación de cabina) participa activamente en este esfuerzo solidario, reafirmando la determinación inquebrantable que le impulsa en este contexto.

De acuerdo con las decisiones tomadas por las autoridades de los distintos países del mundo, la aerolínea se ha visto obligada a tomar una decisión sin precedentes y a suspender casi toda su operación. Sin embargo, para las personas que

deben viajar, se decidió mantener una cierta cantidad de viajes entre París y algunos destinos.

Este programa reducido de vuelos puede modificarse en cualquier momento, de acuerdo con la evolución de las medidas reglamentarias adoptadas por cada país y se comunica en tiempo real en el sitio www.airfrance.com.mx

El vuelo de Air France de la Ciudad de México hacia París, entre el 1° de abril y el 3 de mayo, se mantiene tres veces por semana, los días miércoles, viernes y domingo.

La seguridad en los vuelos, la seguridad de los clientes y la del personal, siempre han sido la máxi-

ma prioridad. Desde la aparición del Covid-19, se implementaron medidas de limpieza y desinfección adicional y reforzada, tanto en tierra como a bordo. Las áreas de check-in y embarque se han reorganizado para tener en cuenta la distancia social recomendada. En todos los vuelos, en todas las cabinas, se adaptó y simplificó el servicio, para limitar al máximo las interacciones y los contactos.

Finalmente, la política de modificación sin cargos por cambio, para que los pasajeros puedan posponer sus reservaciones, se extendió hasta el 30 de septiembre de 2020, y se encuentra disponible en nuestro sitio www.airfrance.com.mx. Para los miembros del programa de fidelidad de Air France-KLM, Flying Blue, se amplió la validez de las Millas, que de lo contrario hubieran vencido en los próximos meses, hasta el final de 2020. Estas medidas excepcionales tienen como objetivo minimizar los inconvenientes generados por esta situación sanitaria.

Air France continuará haciendo todo lo necesario para informar a sus pasajeros, de manera transparente, sobre la evolución de la situación día a día.



B777 © Air France

Air Mauritius entra en Administración voluntaria



© Air Mauritius

El 24 de abril la nueva administración de Air Mauritius anunció: "Es importante resaltar que Air Mauritius no se ha declarado en bancarrota. Nuestros objetivos como Administradores son salvaguardar los intereses de la empresa y, lo que es más importante, rediseñar sus actividades para que pueda despegar nuevamente una vez que termine esta crisis", dijo Sattar Hajee Abdoula.

"La aerolínea nacional es un jugador clave de la economía de Mauricio y es parte integrante de su historia. Air Mauritius es, además, una fuente de orgullo para el pueblo de Mauricio, y no hay duda de que, como país, todos estamos afectados por esta noticia.

En estos tiempos difíciles, es esencial que pongamos manos a la obra sin demora, junto con todos los socios de esta industria para implementar las medidas que se consideren necesarias

para salvar a la aerolínea nacional", dijo Sattar Hajee Abdoula.

Los administradores están trabajando actualmente para garantizar que Air Mauritius continúe operando y planifique la reanudación gradual de las operaciones.

Air Mauritius mantendrá vuelos humanitarios planificados para la repatriación de pasajeros varados, incluidos los ciudadanos de Mauricio, así como para el transporte de suministros médicos importantes.

Las nuevas políticas de reserva flexibles que se han publicado en el sitio web de la compañía siguen siendo válidas para los clientes que han reservado boletos o que son titulares de cupones para viajes futuros.

Sin embargo, los clientes deben saber que la reanudación de las operaciones está sujeta a una evolución favorable de

Air Mauritius está actualmente bajo la administración voluntaria. En medio de la crisis de Covid-19, la aerolínea nacional de Mauricio desea darse el respiro necesario y establecer las condiciones propicias para las oportunidades de reestructuración a fin de mantenerse a flote. Sattar Hajee Abdoula, FCA y Arvindsingh K. Gokhool, FCCA han sido nombrados administradores voluntarios

la situación covid-19 y al levantamiento de las restricciones de viaje por parte de las autoridades.

El 27 de abril se convocó a una reunión de acreedores. La reunión de acreedores de Air Mauritius se llevará a cabo este lunes 4 de mayo a las 10 am por videoconferencia. Esta convocatoria se realiza de conformidad con el artículo 234 de la Ley de Insolvencia de 2009. Los acreedores están invitados a contactar a los administradores en access.mkmeeting@mu.gt.com a más tardar el sábado 2 de mayo a las 10 a.m. (hora local) para leer los detalles para acceder a la reunión y para los procedimientos de registro.

En esta reunión, se tomará una decisión con respecto al reemplazo de los directores de Air Mauritius porque, recordemos, de acuerdo con la Ley de Insolvencia de

2009, los acreedores tienen derecho a cuestionar el nombramiento hecho por la junta directiva de Air Mauritius. Los directores también pueden, en esta ocasión, disipar cualquier duda que exista sobre un posible conflicto de intereses. Los directores deben declarar intereses a los acreedores en esta reunión.

Otro tema en la agenda, es el establecimiento de un comité de acreedores para monitorear el buen funcionamiento de la administración. Los directores también están trabajando en un plan de recuperación económica; La compañía nacional de aviación quiere tomarse el tiempo para establecer las condiciones favorables para la reestructuración a fin de garantizar su sostenibilidad. Los directores sostienen que su objetivo es "proteger los intereses de la empresa y sus partes interesadas".

KLM y el Ministerio de Salud, Bienestar y Deporte de los Países Bajos (VWS) establecieron un flujo continuo de suministros médicos desde China



El ministro holandés Martin van Rijn (VWS) y el presidente-CEO de KLM Pieter Elbers dieron la bienvenida al primer Boeing 747, procedente de Shanghái, que aterrizó en el aeropuerto Schiphol cargado con suministros médicos. Se trata de una extensión del puente aéreo establecido entre China y los Países Bajos para garantizar el flujo continuo de suministros médicos. © KLM

En presencia de Martin van Rijn, ministro de Salud Pública, Bienestar y Deporte, y del presidente-CEO de KLM, Pieter Elbers, los suministros se descargaron y prepararon para su posterior distribución a las instituciones de salud holandesas.

KLM puso en funcionamiento, de forma excepcional, al Boeing 747 versión combi, para establecer este importante puente aéreo de carga durante las próximas 6 a 8 semanas. Los vuelos, prácticamente diarios, aseguran un flujo continuo de suministros médicos desde China a los Países Bajos.

Hasta ahora, KLM y el Ministerio de Salud, Bienestar y Deporte han llevado a los Países Bajos 12 millones de cubre bocas, cientos de miles de guantes, gafas de seguridad, trajes de aislamiento y cientos de bombas de infusión.



© KLM

La mañana del 20 de abril, el primer Boeing 747 de KLM cargado con suministros médicos, procedente de Shanghái, aterrizó en el aeropuerto de Schiphol. Al extender el puente aéreo entre los Países Bajos y China, los Países Bajos garantizaron un flujo continuo de suministros médicos.

aéreo entre China y los Países Bajos garantiza un flujo continuo de equipos de protección. Durante los próximos cinco días, entrarán millones de cubre bocas. En este momento, se necesitan urgentemente para todas aquellas personas que están involucradas en el cuidado”, agregó el Ministro van Rijn.

KLM, presente en México desde 1952, mantiene su vuelo entre la Ciudad de México y Ámsterdam. Entre el 1° de abril y el 3 de julio, este vuelo se realiza tres veces por semana, los días miércoles, viernes y domingo.



© KLM

La bodega de carga del Boeing 747, con el número de vuelo KL894, de Shanghái a Ámsterdam, se llenó a la capacidad máxima. Entre el martes 21 y el miércoles 22 de abril, dos aviones más aterrizarán con productos médicos procedentes también de China, como parte del mismo puente aéreo.



© KLM

American Airlines dice adiós a cinco flotas de aeronaves

El mes pasado, American Airlines anunció planes para acelerar el retiro de algunos de sus aviones más antiguos y menos eficientes en el uso de combustible, el adiós de varias aeronaves de su flota ha sido adelantado antes de lo planeado originalmente. A medida que los horarios de vuelo y las necesidades de los aviones se ajustan durante este período de baja demanda récord, American dará el paso único de retirar un total de cinco

tipos de aviones. American retiró oficialmente las flotas Embraer E190 y Boeing 767, que originalmente estaban programadas para retirarse a fines de 2020.

La aerolínea también ha acelerado la retirada de sus Boeing 757 y Airbus A330-300. Además, American está retirando 19 aviones Bombardier CRJ200 operados por PSA Airlines. Estos cambios eliminan la complejidad operativa y traerán ahorros de

costos y eficiencias asociadas con la operación de menos tipos de aeronaves. También ayudará al enfoque estadounidense a volar aviones más avanzados a medida que continuamos recibiendo nuevas entregas del Airbus A321neo y la familia Boeing 737 MAX y 787.

La flota de cuerpo estrecho de American también se simplifica con solo dos tipos de cabina: las familias Airbus A320 y Boeing 737. Esto

beneficia el rendimiento operativo de American a través de la eficiencia de la capacitación y el mantenimiento optimizado.

American continúa evaluando su horario y sigue comprometido con el cuidado de los clientes durante los viajes. Estos cambios ayudarán a los estadounidenses a continuar brindando una experiencia de viaje confiable en todo el mundo, incluso durante estos tiempos inciertos.

Aquí hay una instantánea de las aeronaves que salen de la flota de American:

Boeing 757-200

Se unió a la flota de America West en 1987 y a American en 1989. American cuenta con 34 Boeing 757-200. Voló en su mayoría rutas nacionales continentales y Hawai, con algunos servicios transatlánticos y latinoamericanos.



© American Airlines Boeing 757-200

Airbus 330-300

Se unió a la flota de US Airways en 2000 antes de unirse a la flota de American en 2013, había nueve A330-300 en la flota a partir del 1 de enero de 2020. Voló principalmente rutas transatlánticas, con algún servicio doméstico.



© American Airlines A330-300

Bombardier CRJ200

Se unió a la flota de PSA Airlines en 2003. American tenía 19 CRJ200 en la flota a principios de este año. Voló rutas domésticas en la Costa Este, con servicio principalmente desde los centros de American en Charlotte, Carolina del Norte; Washington DC; y Filadelfia



© American Airlines CRJ-200

Boeing 767-300ER

Se unió a American en 1988. Tenía 17 Boeing 767-300ER en su flota a principios de año. Voló principalmente rutas transatlánticas, con algunos servicios domésticos, Hawai y América Latina.



© American Airlines Boeing 767

Embraer E190

Se unió a la flota de PSA Airlines en 2003. Había 19 CRJ200 en la flota a partir del 1 de enero de 2020. Voló rutas domésticas en la costa este, con servicio principalmente desde los centros de American en Charlotte, Carolina del Norte; Washington DC; y Filadelfia



© American Airlines Embraer 190

KLM: Así es como están estacionados nuestros aviones



La situación sanitaria ocasionada por el brote de coronavirus Covid-19, y su impacto en todo el mundo, obligaron a KLM a mantener la mayor parte de su flota en tierra. Como resultado, Schiphol está lleno. No son pasajeros, sino muchos aviones estacionados incluso en una pista de aterrizaje. La vista aérea es única, pareciera un enorme rompecabezas.

La flota operativa

Debido al brote de enfermedad por coronavirus, KLM inició su programa para la temporada de verano con un número reducido de vuelos. Por lo tanto, la gran mayoría de los aviones de la flota están en tierra, estacionados esperando su retorno. Los aviones grandes, como los A330 y el 777-200, así como algunos Boeing 747, están en Schiphol. También están estacionados aviones más pequeños, como los

Embraer 175 y 190, y muchos de los Boeing 737. Los destinos que KLM continúa atendiendo bajo este programa restringido se operan con los Boeing 777-300, y los vuelos de repatriación se operan con los Boeing 777-200, 787-9 y 787-10, también con los Embraer 190 y Boeing 737. Como se anunció anteriormente, el contexto actual requirió la jubilación anticipada de nuestros queridos Boeing 747, con la excepción de los que son cargueros. Esto llegó antes de lo planeado, como una medida indispensable en vista de la situación mundial. Estas fieles aeronaves serán trasladadas a su destino final en algún momento. Naturalmente, KLM hará una despedida apropiada.

Schiphol en modo de estacionamiento

Son más de 200 aviones, principalmente de KLM, los que están estaciona-

dos en el aeropuerto de Schiphol en Ámsterdam. Esto plantea una muy buena pregunta, ¿hay suficiente espacio para tantos aviones? Afortunadamente, Schiphol tiene suficiente espacio para acomodarlos a todos. Los aviones están ubicados en las puertas, así como en la Aalsmeer Runway, que sirve, temporalmente, como carril de estacionamiento. Es aquí que podemos explicar por qué decimos que desde el aire el aeropuerto parece un enorme rompecabezas, y es porque no todas las posiciones son adecuadas para cada tipo de aeronave. Es todo un desafío situar tantos aviones en un lugar correcto. Múltiples partes están involucradas en esta operación. El tamaño de un avión es un factor clave. Debe evitarse que los aviones se bloqueen, pues es necesario remolcarlos para realizar tareas de mantenimiento. En consecuencia, uno de los criterios de esta-

cionamiento es que debe haber suficiente espacio entre las aeronaves, para que puedan moverse fácilmente para su inspección. Sin embargo, todos los tipos de aeronaves deben agruparse lo más cerca posible, para garantizar que el estacionamiento y el mantenimiento se puedan llevar a cabo de la manera más eficiente posible. Todos estos son factores que deben tenerse en cuenta.

Una aeronave debe mantenerse en condiciones de aeronavegabilidad, para que pueda regresar a las operaciones casi tan pronto como sea necesario para volar. Por lo tanto, KLM aplica el llamado "programa de estacionamiento activo", lo que significa que las aeronaves en tierra están debidamente protegidas contra cualquier sorpresa que el clima holandés les presente. Las inspecciones periódicas son una parte integral de este programa de almacenamiento activo (ASP o Active Storage Programme), que necesita que KLM coopere estrechamente con Schiphol, para garantizar la máxima eficiencia en términos de espacio y tiempo disponibles. Vale la pena mencionar que Schiphol no está cobrando tarifas de estacionamiento. Muchos elementos deben tenerse en cuenta durante un programa de almacenamiento activo. Cada

vez que se estaciona un avión se limpia la cabina, se cierran todas las entradas, se cierran las escotillas y las puertas, y se desconecta la batería del avión. Los componentes vulnerables se limpian y lubrican, para evitar la corrosión durante el estacionamiento. Algunos tipos de aeronaves también tienen que moverse ligeramente para evitar la deformación de los neumáticos.

Seguridad

¿Y cómo se garantiza exactamente la seguridad de los aviones estacionados de día y de noche? Todas las partes involucradas saben exactamente dónde se encuentra cada avión en Schiphol. Y, por supuesto, se vigila muy de cerca a estos activos de gran valor.

Haciendo lo que mejor hacen

Para que una aeronave estacionada regrese a operaciones, se quitan todas las cubiertas protectoras y la aeronave se somete a un programa de prueba integral antes de que esté en condiciones de volar nuevamente. Actualmente, la mayoría de nuestros aviones permanece en tierra, con el mayor cuidado posible para que pronto regresen al vuelo. Mientras tanto, los fotógrafos de aviones están teniendo sesiones con escenas únicas. Las aves azules estarán más listas para volar, tan pronto como sea posible.

Aeroméxico amplía operaciones de transporte de carga a Costa Rica



© Aeromexico

En medio de la emergencia sanitaria ocasionada por el Covid-19 a nivel mundial, Aeroméxico continúa con sus operaciones de transporte de carga en distintos puntos del mundo. La aerolínea informa que el domingo 26 de abril, una de sus unidades B-787 proveniente de China aterrizó en San José, Costa Rica para el traslado de equipo médico. A 10 años de operar en el país de América Central,

es la primera vez que Aeroméxico lleva a cabo un vuelo de carga, con el objetivo de facilitar y garantizar el abasto de suministros necesarios para la población de Costa Rica. Esta operación de transportación de carga se suma a las realizadas en otros destinos, como las concretadas en coordinación con el gobierno federal en México, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE).

Las tareas de colaboración entre esta dependencia y Aeroméxico hicieron posible que entre el 8 y 26 de abril se hayan realizado seis vuelos entre México y China para el traslado de insumos médicos. Cabe que recordar, que el 24 de marzo, la aerolínea mexicana informó que parte de su flota puesta en tierra, a causa de la pandemia, se emplearía para operaciones de transporte de carga.



© Aeromexico

Informa Viva Aerobus las rutas que operará durante mayo



© Viva Aerobus

A fin de atender las necesidades esenciales de vuelo de los pasajeros, Viva Aerobus, informa las rutas que operará durante mayo, mismas que aumentan de manera progresiva a mediados de mes. El objetivo es conectar destinos estratégicos del país dentro de esta coyuntura, principalmente desde/hacia Cancún, Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Tijuana, las bases operativas de la aerolínea.

“México puede confiar y contar con Viva Aerobus para los viajes

esenciales. Estamos aquí para servir a todos aquellos que requieren volar por razones indispensables y proporcionarles un vuelo seguro y placentero, teniendo como prioridad número uno el bienestar y salud de todos nuestros pasajeros y colaboradores”, señaló Juan Carlos Zuazua, Director General de Viva Aerobus.

Viva Aerobus ha implementado todas las recomendaciones y medidas sanitarias emitidas por la Organización Mundial de la

Salud, la Secretaría de Salud y la Agencia Federal de Aviación Civil para garantizar las óptimas condiciones de higiene y limpieza en cada una de sus operaciones.

Estos vuelos están pensados en atender y ajustarse a la demanda actual de pasajeros que se ha visto significativamente reducida durante la pandemia COVID-19.

En este sentido, Viva Aerobus solicita a sus clientes estar atentos de sus itinerarios de vuelo, mismos que pudieran tener modificaciones dependiendo de la demanda, reiterando el compromiso de la aerolínea con proteger a sus pasajeros según la legislación vigente en caso de existir algún cambio en sus viajes.

“Hoy y siempre, aún en contextos desafiantes como el que vivimos actualmente, Viva Aerobus sirve y servirá a México”, afirmó Juan Carlos Zuazua.

Rutas de Viva Aerobus a operar en mayo 2020			
Vuelos disponibles del 1º al 31 de mayo			
Cancún - Veracruz	Ciudad de México - Puerto Vallarta	Monterrey - Cancún	Monterrey - Mérida
Ciudad de México - Cancún	Ciudad de México - Tijuana	Monterrey - Ciudad Juárez	Monterrey - Puerto Vallarta
Ciudad de México - Ciudad Juárez	Ciudad de México - Villahermosa	Monterrey - Culiacán	Monterrey - Tijuana
Ciudad de México - Guadalajara	Guadalajara - Cancún	Monterrey - Guadalajara	Monterrey - Veracruz
Ciudad de México - Los Cabos	Guadalajara - Ciudad Juárez	Monterrey - Hermosillo	Monterrey - Villahermosa
Ciudad de México - Monterrey	Guadalajara - Los Cabos	Monterrey - León	
Ciudad de México - Puerto Escondido	Guadalajara - Tijuana	Monterrey - Mazatlán	
Vuelos que se agregan a partir del 11 y hasta el 31 de mayo			
Cancún - Puebla	Ciudad de México - Mazatlán	Culiacán - La Paz	Monterrey - Los Cabos
Cancún - Reynosa	Ciudad de México - Mérida	Culiacán - Los Cabos	Monterrey - Tuxtla Gutiérrez
Ciudad de México - Culiacán	Ciudad de México - Reynosa	Guadalajara - Veracruz	
Ciudad de México - Hermosillo	Ciudad de México - Torreón	Monterrey - Acapulco	
Ciudad de México - Huatulco	Ciudad de México - Tuxtla Gutiérrez	Monterrey - Chihuahua	

El Centro de Mantenimiento de Santa Lucía completa el primer ciclo de inspecciones mayores del Casa 295

Airbus y la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) han completado recientemente con éxito el primer ciclo de inspecciones de ocho años de parte de su flota C295 en el Centro de Mantenimiento ubicado en la Base Aérea Militar Número 1 de Santa Lucía, Estado de México.

Tras este proceso de inspección que comenzó en 2017, seis aviones C295 operados por la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), así como otras cuatro unidades de la Secretaría de Marina - Armada de México (SEMAR), han superado satisfactoriamente la mayor revisión de esta aeronave estipulada por el fabricante utilizando sus propios técnicos.

En total han sido 10 aeronaves revisadas con éxito en el Centro de Mantenimiento C295 de Santa Lucía en un periodo aproximado de 3 años.

El próximo ciclo de inspecciones mayores está previsto para el año 2023, cuando cuatro aeronaves C295 entregadas en 2015 comiencen la revisión de los ocho años.

La culminación de este proceso es un claro ejemplo de éxito, mediante el cual Airbus ha capacitado al personal militar en este centro de Santa Lucía en el mantenimiento de sus aviones, no sólo para aquellas revisiones menores (cada 8 meses y dos años), sino también para las más exigentes tipo depot que deben realizarse cada cuatro y ocho

años, siendo de particular relevancia la capacitación para esta última.

Víctor de la Vela, Head of Latin America at Airbus, declaró: “Este tipo de acuerdos de colaboración suponen un verdadero valor añadido para nuestros clientes fuera de Europa.

Con una capacitación inicial y un soporte continuo por parte de nuestros equipos de Airbus, los operadores llegan a conseguir una autonomía suficiente que les permite realizar las inspecciones de sus flotas en la misma base aérea”.

Este centro de mantenimiento fue inaugurado en 2017 y fue el resultado de un acuerdo de colaboración firmado entre la SEDENA, la SEMAR y Airbus para la formación del personal militar mexicano en la revisión de su flota de C295.

De esta forma, la Fuerza Aérea Mexicana y la Coordinadora de Aeronáutica Naval han podido realizar sus propias revisiones en el propio país, sin necesidad de tener que volar sus aviones hasta Sevilla (España).

Con la finalización del mantenimiento al último de los aviones inspeccionados, México aumenta así la disponibilidad de su flota, lo que le permitirá afrontar con mayores garantías las misiones y operaciones en curso.

Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos distribuyen más de 30 toneladas de insumos y equipo médico a diversas ciudades de la república

El 29 de abril del presente año, como parte de las acciones implementadas por el Gobierno de México con motivo de la contingencia generada por la emergencia de salud ocasionada por el COVID-19, elementos del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos aplicaron el Plan DN-III-E, trasladando vía aérea insumos médicos de la Ciudad de México a las ciudades de Mexicali, Tijuana y Ensenada, Baja California.

Para llevar a cabo dicha actividad, fueron empleados tres aviones de carga de la Fuerza Aérea Mexicana: un “HÉRCULES” C-130 y dos “SPARTANS” C-27J; mismos que trasladaron 19.28 toneladas de medicamentos, insumos médicos y camas hospitalarias.

Asimismo, con esta fecha tres aviones de carga “CASA” C-295, salieron de esta capital a las ciudades de Mexicali, B.C., y Chetumal, Q. Roo., con el fin de trasladar otras 11.5 toneladas de diverso material médico.

Estos traslados aéreos se materializaron con el objeto de garantizar el abastecimiento de los hospitales militares que atenderán a la población que asista a recibir tratamiento médico en esas ciudades.



La Secretaría de Marina-Armada de México apoya con personal y helicóptero con helibalde en extinción de incendios en el Parque Nacional del Cañón del Sumidero, Chiapas

La Armada de México como parte integrante del Consejo y del Sistema Nacional de Protección Civil, a través de la Décimo Cuarta Zona Naval informa que, brindó apoyo con personal y una aeronave, para combatir un incendio en el Parque Nacional del Cañón del Sumidero de la Ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Como parte de las acciones para erradicar citado incendio, este Mando Naval ordenó el despegue de un Helicóptero MI-17 con personal a bordo, mismo que desde el pasado sábado hasta el día de

hoy, efectuó 92 sobrevuelos de reconocimiento para evaluar el área, vertiendo un total de 230 mil litros de agua para controlar el incendio. Esta acción se llevó a cabo tras establecer las coordinaciones con autoridades de Protección Civil Estatales y Municipales, así como de la Comisión Nacional Forestal (CONAFOR).

Cabe destacar que el éxito de la misión involucró el apoyo de cada de las dependencias, así como del personal naval, empleando el Sistema de Comando de Incidentes del Sistema Nacional de Protección Civil y la Activación del Plan



Imagen SEMAR

Marina, para reducir el impacto del fuego.

Ejército Mexicano asegura más de 140 kilogramos de posible cocaína en Palenque, Chis

La Secretaría de la Defensa Nacional a través de las Comandancias de la VII Región Militar y de la 38/a. Zona Militar, informa a la opinión pública que en el marco del Plan Nacional de Paz y Seguridad 2018-2024, y para contribuir a la Estrategia Nacional de Prevención de Adicciones “Juntos por la Paz”, el 24 de abril de 2020, elementos del Ejército Mexicano realizaron un aseguramiento de posible droga en el estado de Chiapas. Los hechos ocurrieron cuando

personal militar perteneciente a la 38/a. Zona Militar establecido en el Aeropuerto Internacional de Palenque, Chis., al efectuar una revisión de rutina a un aeronave mediante el empleo de un binomio canófilo, marcó positivo en un compartimento ubicado en las alas de la aeronave, por lo que el personal militar procedió a realizar una inspección más minuciosa, localizando lo siguiente:

157 paquetes que contenían un peso aproximado de más de 140

kilogramos de un polvo blanco con características similares a la cocaína. Lo asegurado tendría un costo equivalente a \$44'044,875.00 (CUARENTA Y CUATRO MILLONES CUARENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS 00/100 M.N.), mismo que fue puesto a disposición de las autoridades correspondientes, quienes determinarán el peso exacto y el dictamen químico.

Lo anterior es resultado del trabajo intenso que realiza el personal de este Instituto Armado, así como su lealtad y disposición siempre en aras del cumplimiento de las misiones encomendadas.

La Secretaría de la Defensa Nacional refrenda su compromiso de velar y salvaguardar el bienestar de los ciudadanos, contribuyendo con los proyectos implementados por el Gobierno de México para garantizar la paz y seguridad de los mexicanos.

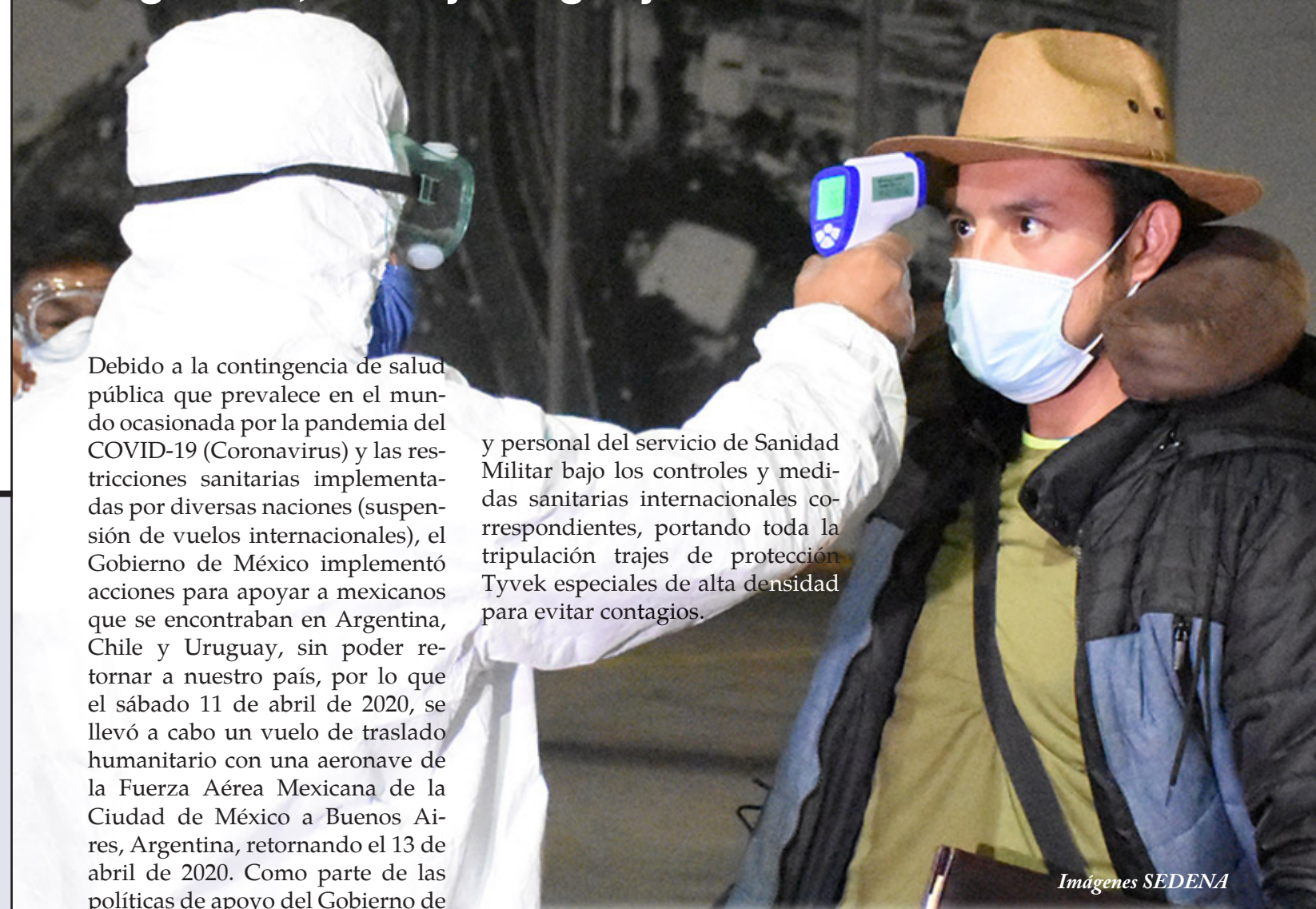


Imagen SEDENA

Gobierno de México envía avión de la Fuerza Aérea Mexicana para trasladar a mexicanos varados en Argentina, Chile y Uruguay

Debido a la contingencia de salud pública que prevalece en el mundo ocasionada por la pandemia del COVID-19 (Coronavirus) y las restricciones sanitarias implementadas por diversas naciones (suspensión de vuelos internacionales), el Gobierno de México implementó acciones para apoyar a mexicanos que se encontraban en Argentina, Chile y Uruguay, sin poder retornar a nuestro país, por lo que el sábado 11 de abril de 2020, se llevó a cabo un vuelo de traslado humanitario con una aeronave de la Fuerza Aérea Mexicana de la Ciudad de México a Buenos Aires, Argentina, retornando el 13 de abril de 2020. Como parte de las políticas de apoyo del Gobierno de México a nuestros connacionales, se realizó un traslado a bordo del avión B-737/800 perteneciente a la Fuerza Aérea Mexicana que tuvo como finalidad apoyar a 160 mexicanos que se encontraban varados en mencionados países; asimismo, se aprovechó este viaje para el traslado de 123 pasajeros argentinos y 38 uruguayos que se encontraban en México. El itinerario fue coordinado y conducido por representantes de la Secretaría de Relaciones Exteriores acompañados por un equipo militar conformado por la tripulación del avión

y personal del servicio de Sanidad Militar bajo los controles y medidas sanitarias internacionales correspondientes, portando toda la tripulación trajes de protección Tyvek especiales de alta densidad para evitar contagios.



Imágenes SEDENA



Airbus realiza los primeros contactos de reabastecimiento de combustible totalmente automáticos del mundo



La imagen muestra los primeros contactos de reabastecimiento de combustible totalmente automatizados entre un avión de prueba de un avión cisterna Airbus y un avión de combate F-16 de la Fuerza Aérea portuguesa.. Imagen Airbus

nologías que alcancen capacidades totalmente autónomas. Una vez que el ARO activa el sistema, el A3R vuela el brazo automáticamente y mantiene la alineación entre la punta del brazo y el receptáculo del receptor con una precisión de un par de centímetros;

Airbus ha logrado la primera operación de reabastecimiento de combustible aire-aire (A3R) completamente automática con un sistema de pluma.

La campaña de prueba de vuelo, realizada a principios de año sobre el Océano Atlántico, involucró un avión de prueba Airbus cisterna equipado con la solución Airbus A3R, con un avión de combate F-16 de la Fuerza Aérea portuguesa como receptor.

Este hito es parte de la fase de industrialización de los sistemas A3R antes de su implementación en el desarrollo del buque tanque A330 MRTT.

La campaña logró un total de 45 horas de prueba de vuelo y 120 contactos secos con el sistema A3R, cubriendo todo el sobre de reabastecimiento de combustible aéreo, ya que el F-16 y MRTT consolidan la madurez y las capacidades del desarrollo en esta etapa. La fase de certificación comenzará en 2021.

Didier Plantecoste, jefe de programas de tanques y derivados de Airbus, dijo: "El logro de este hito clave para el programa A3R destaca el excelente desarrollo de la hoja de ruta de capacidad del A330 MRTT y confirma una vez más que nuestro buque tanque es la referencia mundial para las operaciones

de reabastecimiento de combustible presentes y futuras. Nuestro agradecimiento especial a la Fuerza Aérea portuguesa por su continuo apoyo y ayuda en este desarrollo crucial".

El sistema A3R no requiere equipo adicional en el avión receptor y está destinado a reducir la carga de trabajo del operador de reabastecimiento de combustible (ARO), mejorar la seguridad y optimizar la tasa de transferencia de reabastecimiento de aire a aire en condiciones operativas, ayudando a maximizar la superioridad aérea.

El objetivo del sistema A3R es desarrollar tec-

La alineación adecuada y la estabilidad del receptor se verifican en tiempo real para mantener una distancia segura entre el brazo y el receptor y también para determinar el momento óptimo para extender el haz telescópico para lograr la conexión con el receptor. En este punto, la transferencia de combustible se inicia para llenar el avión receptor y una vez que se completa y se ordena la desconexión, el brazo se despeja del receptor retrayendo el haz telescópico y volando el brazo para mantener una distancia de separación segura.

Durante este proceso, el ARO simplemente monitorea la operación.

Elbit Systems se adjudicó \$ 20 millones en contratos para actualizar los Hermes 900 de clientes latinoamericanos

Elbit Systems anunció el 12 de abril que se le adjudicaron dos contratos valorados en un total de aproximadamente \$ 20 millones, de clientes latinoamericanos para actualizar las capacidades de sus sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) Hermes TM 900. Ambos contratos se realizarán dentro de un período de 12 meses. Según los contratos, Elbit integrará sistemas de comunicación satelital y

sistemas automáticos de despegue y aterrizaje en el Hermes 900 UAS que los clientes ya están operando. Esta actualización hará avanzar estos UAS de resistencia media a larga altitud (MALE) a la última configuración, permitiendo la extensión del rango operativo a más de 1000 km y realizando el despegue y aterrizaje de forma autónoma e independiente de la recepción GPS.

El A400M de las Fuerzas Armadas de Luxemburgo realizó su primer vuelo

El avión de nueva generación Airbus A400M ordenado por las Fuerzas Armadas de Luxemburgo realizó su primer vuelo, marcando un hito clave para su entrega.

El avión, conocido como MSN104, despegó de Sevilla (España), donde se encuentra la línea de ensamblaje final, a las 16:08 hora local (CET) y aterrizó en el sitio 5 horas después.

El avión de Luxemburgo será operado por las fuerzas armadas de Bélgica y Luxemburgo dentro de una unidad binacional con sede en Bélgica. MSN104 se entregará en el segundo trimestre de 2020.

La imagen muestra el avión de Luxemburgo aterrizando en el aeropuerto de Sevilla, España. Imagen Airbus



El primer avión de ataque ligero Super Tucano de la Fuerza Aérea de Nigeria A-29 completa con éxito el vuelo inaugural

Embraer Defence & Security y Sierra Nevada Corporation (SNC) anunciaron el 17 de abril, que el primer avión de ataque ligero, combate y reconocimiento Super Tucano A-29 para la Fuerza Aérea de Nigeria (NAF) que completó con éxito su vuelo inaugural en las instalaciones de producción en Jacksonville, Florida.

La flota completa de aviones A-29 Super Tucano para la NAF está actualmente en producción por SNC y Embraer en las instalaciones de Jacksonville y se espera que la entrega a la NAF ocurra en 2021.

La aeronave NAF A-29 comenzará ahora la modificación de la misión y las pruebas finales. En Centennial, Colorado. Después de las pruebas finales, antes de la entrega, los pilotos de NAF entrenarán en la aeronave. "Este es un hito emocionante en la producción de estos A-29 para la Fuerza Aérea de Nigeria. La línea de producción de Jacksonville está activa, y Embraer y SNC esperan ver que estos aviones continúen saliendo de la línea en los próximos meses", dijo Jackson Schneider, presidente y CEO de Embraer Defence & Security.

El A-29 Super Tucano, probado en combate, es

el estándar de oro de los aviones de combate y reconocimiento de ataque ligero en todo el mundo y está diseñado y construido para la misión en Nigeria.

El A-29 Super Tucano es la solución más confiable y rentable para entrenamiento básico y avanzado de vuelo y combate, operaciones de apoyo aéreo cercano, inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR), vigilancia armada, contrainsurgencia y escenarios de guerra irregular.

El avión ya ha sido seleccionado por 15 fuerzas aéreas de todo el mundo para ofrecer capacidades de reconocimiento y apoyo aéreo cercano rentables.

En diciembre de 2018, SNC y Embraer Defence & Security obtuvieron el contrato para entregar 12 aviones de ataque ligero Super Tucano A-29 a la Fuerza Aérea de Nigeria.

El contrato para la NAF incluye dispositivos de capacitación en tierra, sistemas de planificación de misiones, sistemas de informes de misiones, repuestos, equipos de apoyo en tierra, equipos de misiones alternativos, apoyo contiguo a contratistas interinos de EE. UU. así como apoyo logístico de contratistas fuera de EEUU.

Estudiante de aviación naval registra la “trampa” número 2000 a bordo del USS Gerald R. Ford en la costa de Florida

Un estudiante de aviación naval registró un hito clave en la historia de la Aviación Naval el 8 de abril cuando aterrizó un T-45C Goshawk a bordo del portaaviones USS Gerald R. Ford (CVN 78) durante las calificaciones del portaviones (CQ), marcando la “trampa” (una “trampa” es una jerga de uso frecuente para un aterrizaje frenado con éxito por los cables) número 2.000 para el barco.

El primer portaaviones de su clase emplea equipos de lanzamiento y recuperación de aeronaves (ALRE) de última generación exclusivos de Ford: el sistema de lanzamiento de aeronaves electromagnético (EMALS) y el equipo de detención avanzado (AAG).

El teniente jg Cade Warlick, asignado a los “Redhawks” del Escuadrón 21 de Entrenamiento bajo el Ala Aérea de Entrenamiento 2 en la Estación Aérea Naval (NAS) Kingsville, Texas, completó la trampa número 2.000 de Ford. Se unió a un grupo de 25 aviadores navales estudiantiles y 5 pilotos instructores que fueron calificados durante el destacamento de capacitación realizado en el Océano Atlántico frente a la costa de Florida del 4 al 11 de abril.

Los aviadores del Jefe de Entrenamiento Aéreo Naval condujeron 411 trampas durante el destacamento, empujando el número total acumulado de trampas en Ford más allá de la marca de 2,000, un hito significativo para la nueva tecnología de cubierta de vuelo y el barco.

“Las calificaciones de los operadores son una fase crucial y más desafiante de la capacitación en aviación antes de que los estudiantes

se trasladen a las plataformas de sus flotas”, explicó el Det. Oficial a cargo y comandante del escuadrón de entrenamiento “Águilas” 7 Cmdr. Michael Poe, quien comentó: “Nuestros estudiantes no podrían haberse acercado un paso más a ser aviadores de combate sin los esfuerzos críticos y sorprendentes de todo el equipo de Ford”.

La capacidad de operar desde y en el mar es fundamental para proporcionar una fuerza de aviación naval que esté lista para llevar la lucha a los adversarios y ganar. CQ proporciona a los estudiantes aviadores navales una experiencia práctica esencial en el lanzamiento a la luz del día (despegue asistido por catapulta) y la recuperación (aterrizaje detenido conocido como “trampa”) en un portaaviones de la Marina de los EE. UU. en el mar. Antes de avanzar al portaaviones, los estudiantes deben completar la práctica de aterrizaje del portaaviones de campo (FCLP),



El teniente jg Cade Warlick aterriza un T-45C Goshawk, en la cubierta de vuelo del USS Gerald R. Ford (CVN 78) que marca la trampa No. 2,000 © US Navy/ Conner Foy

que ocurre en tierra. Después de completar la tubería de ataque, los estudiantes obtienen sus Alas de Oro y proceden a la capacitación de posgrado en escuadrones de reemplazo de flota para dominar aviones, incluidos el F / A-18E / F Super Hornet, F-35C Lightning II, E / A-18G Growler, E-2C Hawkeye, E2D Advanced Hawkeye y C-2A Greyhound.

El AAG controlado por software es un sistema modular e integrado que consta absorbentes de energía, equipos de acondicionamiento de energía y controles digitales, con una arquitectura que proporciona pruebas y diagnósticos integrados, lo que resulta en menores requisitos de mantenimiento y mano de obra. AAG está diseñado para proporcionar una mayor fiabilidad y márgenes de seguridad, así como para permitir el aterrizaje de una mayor variedad de aeronaves y reducir la carga de impacto de fatiga en la aeronave.

La OTAN y sus aliados llevan a cabo simulacros de vigilancia del espacio aéreo sobre el mar báltico



Dos aviones de combate belgas F-16 y dos aviones de combate suecos JAS-39 durante un sobrevuelo en la base aérea de Siauliai, Lituania © Belgian Air Force

El objetivo del Ejercicio Ramstein Alloy 20-1 es practicar procedimientos y procesos de coordinación entre Aliados y países miembros de la OTAN. Aviones de combate F-16 de Bélgica y Polonia, así como aviones de transporte L-27 de Lituania, un helicóptero SAR, Eurofighters alemanes y un reabastecedor aire-aire A400M operado con aviones de combate F-18 finlandeses y JAS-39 suecos, entrenaron en diversas simulaciones. Todos los despliegues y misiones de aviones fueron controlados por los Centros de Control e Informes en Karmelava y Tallin; un avión AWACS de la OTAN también controlaba a combatientes polacos y alemanes y combatientes belgas y suecos durante su entrenamiento de combate aire-aire.

Todos los participantes volaron desde sus bases de origen. En el día 1, el escenario central fue uno que ocurre con frecuencia en el espacio aéreo de los Países Aliados, una situación COMLOSS en la que el piloto de un avión pierde

las comunicaciones con el Control de tráfico aéreo civil. El avión de transporte lituano C-27 simuló tal avión mientras transitaba del espacio aéreo estonio al finlandés. Esto desencadenó los procesos de respuesta y coordinación necesarios para manejar un evento de este tipo, desde registrar el avión COMLOSS hasta lanzar los cazas e interceptar, identificar y entregar el avión. Los combatientes finlandeses F-18 y polacos F-16 realiza-



Aviones de combate F-18 finlandeses rodando en la mañana del 20 de abril antes de despegar para participar en el ejercicio Ramstein Alloy 20-1 © Fuerza Aérea Finlandesa

ron estos entrenamientos. Durante una expulsión simulada de la tripulación con la activación de la cadena de búsqueda y rescate, un F-16 belga fue “rescatado” por un helicóptero lituano Mi-8 SAR; el A400M alemán realizó reabastecimiento de combustible aire-aire con Eurofighters alemanes y aviones belgas y suecos realizaron un desvío de práctica con sobrevuelo sobre la base aérea de Siauliai, Lituania.

“Fue una ejecución perfecta de nuestros planes colectivos”, dijo el planificador líder de Ramstein Alloy en el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas en Uedem, Alemania. “Prácticamente volamos, y en todas nuestras salidas y logramos todos los objetivos, haciendo que este primer día del ejercicio sea todo un éxito”, agregó. El 21 de abril, los aliados y socios continuaron trabajando juntos a través de las fronteras de los países para practicar procedimientos de alerta de reacción rápida y mejorar las relaciones, la seguridad y la interoperabilidad entre las fuerzas aéreas aliadas y asociadas.

El Antonov AN225 vuelve a volar y transporta suministros médicos vitales de China a Europa

Antonov Airlines opera el exclusivo AN-225 Mriya. 'Mriya', que significa 'sueño' en ucraniano, entró en servicio comercial en 2001. Originalmente desarrollado para transportar el cohete portador Energiya y el transbordador espacial Buran, desde entonces ha acumulado 242 récords mundiales en un período de 30 años.

Basado en el diseño AN-124, el AN-225 tiene capacidades de carga similares a las de su precursor (grúas, cabrestantes), pero cuenta con una cabina interna más larga (43.3 m frente a 36.5 m) y una mayor carga útil (250,000 kg versus 150,000 kg).

Desde su primer vuelo el 21 de diciembre de 1988, el AN-225 ha entregado excepcionales cargas y de gran tamaño en todo el mundo. El mayor de los Antonov fue rentado, en medio de la pandemia y en su traslado de suministros médicos rompió dos récords mundia-

les. El gigantesco avión transportó el volumen de carga más grande y trascendental jamás transportado dos veces en una semana.

El primer récord de carga se estableció el 14 de abril cuando despegó de Tianjin, China para entregar suministros médicos a Varsovia, Polonia. Fue alquilado por KGHM Polska Miedz, una empresa polaca de minería. De acuerdo con declaraciones de KGHM, la aeronave llevó a Polonia, dispositivos médicos y equipo de protección personal, mismo que se pusieron a disposición de la Cancillería del Primer Ministro.

El avión de Antonov estaba lleno hasta el borde con suministros médicos. El peso de la carga superaba las 80 toneladas. Y según la información hecha pública por el propio operador ucraniano (Antonov Airlines), fue la carga más grande por volumen en la historia de la aviación. La carga ocupaba todo el

espacio de carga. Según los cálculos, el volumen fue de 800 m3 de carga.

Desde el 9 de abril se anunció en la pagina web de KGHM que el Antonov An-225, llevaría los recursos necesarios para combatir el coronavirus a Polonia el 14 de abril. Se planeó que la cubierta del avión sería llena hasta el borde con hasta 7 millones de máscaras P2, varios cientos de miles de trajes de protección y varios cientos de miles de cascos.

Posteriormente, el 17 de abril, el récord se rompió nuevamente cuando transportó 150 toneladas métricas de carga desde China a Francia.

Después de haber estado en tierra por año y medio, el gigante ucraniano transportó suministros médicos de China. Durante su tiempo fuera de servicio, el AN-225 estaba en proceso de modernización.

Segundo viaje del gigante de Ucrania © FlightRadar24

The screenshot shows flight information for ADB3350 (Antonov An-225) from Tianjin (TSN) to Almaty (ALA). The flight is operated by Antonov Design Bureau. The departure time is 22:35 and the estimated arrival time is 01:24. The aircraft is an Antonov An-225 Mriya with registration UR-82060. The flight is currently in flight, with a real-time altitude of 26,756 ft and a speed of 333 kts. The flight path is shown on a map, and the aircraft is visible in the sky.



La implementación del transporte en un tiempo récord fue posible gracias al enorme esfuerzo organizativo y el apoyo de representantes de la diplomacia polaca, la Cancillería del Primer Ministro, el Ministerio de Bienes del Estado y la embajada polaca en Beijing. Anteriormente, la aeronave visitó Polonia solo dos veces: en 2003 y 2005, esta es su primera visita al aeropuerto de la capital. © KGHM



Conferencia de prensa, al arribo del An-225 a Polonia. Aterrizó en el aeropuerto Okęcie de Varsovia © KGHM