

MAYO 2020.

Espacio Aéreo

**Victory Day Parade:
Poder Aéreo Ruso**

**Comienza la conversión del Airbus A350 para el Ala de
Misión Aérea Especial del Gobierno Federal Alemán**

**Turkish Cargo: Primera marca de carga aérea
en tener 3 certificados CEIV**



- 18 El Aeropuerto Changi de Singapur ha sido nombrado como el Mejor Aeropuerto del Mundo
- 20 El Boeing 777 de Delta será retirado a fines de 2020, simplificando la flota de fuselaje ancho en medio de COVID-19
- 22 El vuelo más largo de Air Europa
- 37 España completa con éxito el primer mes liderando la "Política del Aire" de la OTAN en el Báltico
- 39 La Capitana Jenn Casey de la RCAF (Real Fuerza Aérea Canadiense) fallece, en un accidente de los Snowbirds

PAG 8

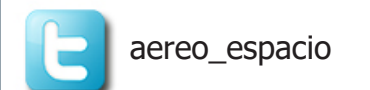
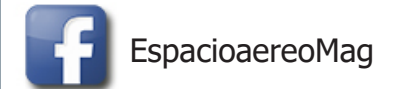


Imagen propiedad de © Sukhoi Company



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.



Archivo © Espacio Aéreo

PAG 12



Imagen © Turkish Cargo

PAG 14



Copyright: Lufthansa Technik AG/Fotógrafo: Kai Hager

PAG 26



Imagen © Boeing

PAG 40

Los cazadores de Huracanes de EE.UU. vuelan la primera misión de la temporada del Atlántico 2020

Aunque la temporada de huracanes no comienza oficialmente hasta el 1 de junio, los Cazadores de Huracanes del Comando de Reserva de la Fuerza Aérea de Estados Unidos partieron en su primera tarea de tormenta de la temporada de huracanes del Atlántico 2020 para investigar un área para un posible desarrollo en una depresión tropical o tormenta cerca de las Bahamas.

Se espera que el 53° Escuadrón de Reconocimiento Meteorológico, la única organización del Departamento de Defensa que realiza vuelos de reconocimiento meteorológico, vuele a Invest 90L durante todo el fin de semana para proporcionar datos meteorológicos por comunicación satelital al Centro Nacional de Huracanes en Miami para mejorar sus modelos informáticos que pronostican el movimiento e intensidad, dijo el Teniente Coronel Anthony Wilmot, 53° director de operaciones de WRS Weather Reconnaissance Squadron (Escuadrón de

Reconocimiento Meteorológico).

Según el NHC (Centro Nacional de Huracanes de EE.UU.), hay un 70% de posibilidades de que esta área de interés se convierta en la tormenta

tropical Arthur durante el fin de semana. Este sería el sexto año consecutivo con una tormenta con nombre en mayo.

“La Madre Naturaleza no opera en un calendario, por lo que este es

un recordatorio para estar siempre preparado”, dijo el coronel Jeffrey A. Van Dootingh, comandante del ala 403. “En ese sentido, el 53° WRS está preparado, listo y en condiciones de cumplir con estas tareas de tormenta para proporcionar información valiosa al NHC que puede ayudar a salvar vidas y propiedades”.

Los cazadores de huracanes están llevando a cabo una misión de investigación. Se realiza una

misión de bajo nivel de 500 a 1,500 pies para determinar si hay una circulación cerrada. Si hay una circulación cerrada, comienzan a volar misiones de ajuste en el sistema, dijo Wilmot. Una vez que un sistema se convierte en tormenta tropical o huracán, los cazadores de huracanes comienzan a volar a altitudes más altas, que varían de 5,000 a 10,000 pies dependiendo de la severidad de la tormenta.

Las tripulaciones aéreas vuelan a través del ojo de una tormenta de cuatro a seis veces por misión para localizar el centro de baja presión y la circulación de la tormenta. Durante cada pasada por

el centro, liberan sondas de caída, que recogen presión, temperatura, humedad relativa y velocidades del viento en su descenso a la superficie del océano.

Durante los vuelos de inversión y tormenta, las tripulaciones aéreas transmiten datos meteorológicos recopilados de las sondas de caída y los sensores de la aeronave a través de comunicación por satélite al NHC para

ayudarlos con sus pronósticos y advertencias de tormenta.

Los pronosticadores han proyectado que esta temporada de huracanes sea más activa de lo habitual. Sin embargo, ya sea una temporada ocupada o lenta, solo se necesita una tormenta devastadora para que sea un mal año para una comunidad, por lo que es importante estar preparado.



Un avión WC-130J Super Hércules del 53° Escuadrón de Reconocimiento Meteorológico se encuentra en la línea de vuelo en la Base de la Fuerza Aérea Keesler, Miss., 16 de mayo de 2020. Los cazadores de huracanes partieron en su primera tarea de tormenta de la temporada de huracanes del Atlántico 2020 para investigar un área para un posible desarrollo en una depresión tropical o tormenta cerca de las Bahamas. Lt. Col. Marnee A.C. Losurdo, 403rd Wing Public Affairs (Foto de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos por el sargento técnico Christopher Carranza)

GAMA publica el informe de envíos y facturación de aeronaves del primer trimestre de 2020

El 27 de mayo, la Asociación de Fabricantes de Aviación General (GAMA) publicó su informe de envíos y facturación de aviones de aviación general para el primer trimestre de 2020. Las entregas de pistones, turbopropulsores, aviones comerciales y helicópteros disminuyeron en todos los segmentos durante el primer trimestre de 2020 en comparación con el primer trimestre de 2019.

“Si bien el año comenzó fuerte, las restricciones de salud y seguridad establecidas para responder a la pandemia

de COVID-19 afectaron a las operaciones globales, las cadenas de suministro y las entregas hacia el final del primer trimestre. Las empresas implementaron rápidamente una amplia gama de protocolos de salud de acuerdo con la orientación a nivel local, regional y nacional para mantener la producción, el mantenimiento y la actividad de capacitación. Luego, muchas compañías complementarían las actividades en curso con la producción y el transporte de los materiales de atención médica que necesitan los trabajadores de atención médi-

ca de primera línea y las comunidades de todo el mundo. Estas acciones servidas como testimonio de la adaptabilidad y resistencia de la increíble fuerza laboral de nuestra industria, que desempeñará un papel tan fundamental en nuestro proceso de recuperación», dijo el presidente y CEO de GAMA, Pete Bunce.

En el primer trimestre de 2020, en la comparación con el primer trimestre de 2019, las entregas de aviones de pistón disminuyeron un 11,7%, con 219 unidades; las entregas de aviones turbohélice disminuyen 41,8%,

con 71 unidades; y las entregas de aviones comerciales disminuyeron 19,1%, con 114 unidades. El valor de las entregas de aviones durante el primer trimestre de 2020 fue de \$ 3.4 millones, una disminución de aproximadamente el 21,3%.

Las entregas de helicópteros de turbina para el primer trimestre de 2020, en comparación con el primer trimestre de 2019, vieron una disminución del 18,3%, con 85 unidades; y las entregas de helicópteros de pistón experimentaron una disminución del 43,9%, con 37 unidades.

Boeing reanuda la producción del 737 MAX



Boeing anunció a través de un comunicado el 27 de mayo que ha reanudado la producción del 737 MAX en la fábrica de la compañía en Renton, Washington.

El programa 737 comenzó a construir aviones a

un ritmo bajo, ya que implementa más de una docena de iniciativas centradas en mejorar la seguridad del trabajo y la calidad del producto.

“Hemos estado en un viaje continuo para evolucionar nuestro sis-

tema de producción y hacerlo aún más fuerte”, dijo Walt Odisho, vicepresidente y gerente general del programa 737. “Estas iniciativas son el siguiente paso para crear el entorno de construcción óptimo para el 737 MAX”.

Durante la suspensión temporal de la producción que comenzó en enero, los mecánicos e ingenieros colaboraron para refinar y estandarizar los paquetes de trabajo en cada puesto de la fábrica.

Los nuevos procesos de preparación también

garantizarán que los empleados tengan todo lo que necesitan a su alcance para construir el avión.

“Los pasos que hemos tomado en la fábrica ayudarán a impulsar nuestra meta de 100 por ciento de calidad para nuestros clientes al tiempo que respaldan nuestro compromiso continuo con la seguridad en el lugar de trabajo”, dijo Scott Stocker, vicepresidente de manufactura del 737.

El programa 737 aumentará gradualmente la producción este año.

Airbus y Koniku Inc. se embarcan en soluciones de biotecnología disruptivas para las operaciones de seguridad de la aviación



Cabina de aeronave con soluciones de biotecnología disruptiva para operaciones de seguridad de la aviación. © Airbus

Airbus y Koniku Inc. han dado un importante paso adelante en el desarrollo conjunto de una solución para operaciones de seguridad de aeronaves y aeropuertos al extender las actividades de investigación para incluir capacidades de detección de riesgos biológicos, así como amenazas químicas y explosivas.

La solución de biotecnología disruptiva, que originalmente se centró en la detección, el seguimiento y la ubicación sin contacto y automatizada de productos químicos y explosivos a bordo de

aviones y aeropuertos, ahora se está adaptando a la luz de la crisis COVID-19 para incluir la identificación de peligros biológicos.

Basado en el poder de detección y cuantificación de olores que se encuentra en la naturaleza, la solución técnica, desarrollada para cumplir con los rigurosos requisitos regulatorios operacionales de las operaciones de seguridad de aeronaves y aeropuertos, utiliza receptores de olor genéticamente diseñados que producen una señal de alarma cuando entran en contacto con el

molecular compuestos del peligro o amenaza que han sido programados para detectar.

Airbus y Koniku Inc. celebraron un acuerdo de cooperación en 2017, aprovechando la experiencia de Airbus en la integración de sensores y el conocimiento de las operaciones de seguridad en tierra y a bordo dentro de las industrias de aviación y defensa, así como los conocimientos de biotecnología de Koniku para volátiles automatizados y escalables detección de compuestos orgánicos (a través de su plataforma Konikore™).

Con las pruebas in situ previstas para el cuarto trimestre de 2020, Airbus está demostrando su capacidad para acelerar los ciclos de investigación tradicionales en un entorno en tiempo real con el fin de desarrollar y lanzar al mercado una solución de seguridad de extremo a extremo que cambie el juego a una escala convincente y velocidad, contribuyendo así a la mejora continua de la seguridad en el ecosistema del transporte aéreo, al tiempo que aumenta la eficiencia operativa y mejora la experiencia de los pasajeros.

Bearhawk Aircraft presenta su nueva aeronave de 6 plazas

El 21 de mayo en Austin, Texas, Bearhawk Aircraft anunció la introducción de su modelo Bearhawk más grande hasta la fecha, el Bearhawk 5. El nuevo avión fue diseñado por el ingeniero Bob Barrows y es el primero en la línea de aviones Bearhawk en utilizar un Motor de 300 caballos de fuerza, con capacidad para seis ocupantes.

El Bearhawk Model 5 realizó su primer vuelo el 3 de mayo. El prototipo ha volado más de cinco horas en pruebas y exhibe excelentes características de vuelo, según el piloto de pruebas Rollie van Dorn. Se espera que más pruebas de vuelo confirmen el peso bruto proyectado de 3.000 lb del avión.

El Bearhawk Model 5 ha estado en desarrollo durante dos años. Es ligeramente más ancho y más largo que el Bearhawk original de 4 lugares, el nuevo diseño está impulsado por un motor Lycoming IO-580 construido específicamente para esta aeronave. En muchos sentidos, el nuevo Modelo 5 se puede

comparar con el Bearhawk 4-Place. Mientras que el Bearhawk 4-Place puede usar motores Lycoming de cuatro cilindros, hasta la serie de válvulas paralelas O-540, el motor más pequeño del Modelo 5 será el Lycoming O-540 de 250/260 hp de seis cilindros. El Modelo 5 tiene la capacidad de usar el cilindro de válvula de ángulo más pesado Lycoming O-540 y IO-580 de 300 y 315 hp respectivamente.

El prototipo Model 5 debe en parte, su excelente rendimiento al Lycoming IO-580 a 315 hp. Una hélice de tres palas Hartzell de fibra de carbono de 82 pulgadas de diámetro Trailblazer completa el paquete con su fuerte empuje de despegue y ascenso.

La línea Bearhawk incluye modelos Patrol, Companion y LSA de dos lugares. El 4-Place y el nuevo Modelo 5 llenan el extremo más grande de la línea. Los aviones Bearhawk son conocidos por su construcción resistente y su área de carga.



© 2020 Bearhawk Aircraft

Eliminación gradual de toda la flota de A380 de Air France



A380 ©Air France

En el contexto de la crisis actual de COVID-19 y su impacto en los niveles de actividad anticipados, el Grupo Air France-KLM anunció el 20 de mayo el final definitivo de las operaciones de Air France con el gigante Airbus A380.

Inicialmente programado para fines de 2022, la eliminación gradual de la flota Airbus A380 se ajusta a la estrategia de simplificación de flota de Air France-KLM Group para hacer que la flota sea más competitiva, al continuar su transformación con aviones más modernos y de alto rendimiento con una reducción significativa huella ambiental.

Cinco de los aviones Airbus A380 en la flota actual son propiedad de Air France o se encuentran en arrendamiento financiero, mientras que cuatro están en arrendamiento operativo.

El impacto global de la reducción gradual de Airbus A380 se estima en 500 millones de euros y se registrará en el segundo trimestre de 2020 como un costo/gasto no corriente. El Airbus A380 será reemplazado por aviones de nueva generación, incluidos los Airbus A350 y Boeing 787 Dreamliner.

AerCap Holdings NV anuncia la reprogramación de las entregas de aeronaves

AerCap Holdings NV anunció el 26 de mayo en Dublin que reprogramó el otorgamiento de 37 aviones que se esperaba que se entregaran en 2021 y 2022. Ahora se espera que estos aviones se entreguen en 2023 o posteriormente.

Trabajando en conjunto con los fabricantes de aviones y sus clientes de aerolíneas, AerCap ha reprogramado la entrega de más de 100 aviones que originalmente se planearon para 2020, 2021 y 2022.

La reprogramación de estas entregas redujo sus gastos de capital en efectivo en 2020 y 2021 en un total de aproximadamente \$ 4.7 mil millones. Actualmente AerCap espera tener gastos de aproximadamente \$ 1.1 mil millones para el resto de 2020 y aproximadamente \$ 2.5 mil millones para 2021. Es-

peran que los gastos de capital en efectivo durante estos años disminuyan aún más a medida que continúan las conversaciones con los fabricantes de aviones y sus clientes. Todos los aviones que se entregaron en 2020 y 2021 ya han sido arrendados a largo plazo.

“En nuestra llamada de ganancias del primer trimestre, noté las tendencias positivas que comenzamos a ver en el tráfico aéreo chino.

A mediados de abril, empezamos a observar un aumento constante en el tráfico aéreo en Europa y los Estados Unidos. A medida que las economías comienzan a reabrir, los clientes de nuestras aerolíneas desempeñarán un papel vital en la recuperación de sus respectivos países”, comentó Aengus Kelly, CEO de AerCap. “Hemos tomado estos

pasos para alinear mejor nuestro cronograma de entrega con las necesidades de nuestros clientes de aerolíneas y nuestros socios OEM durante este período de dislocación del mercado. Esperamos reprogramar entregas de aviones adicionales en el futuro a medida que continuamos trabajando con nuestros clientes y los fabricantes”.

AerCap es el líder mundial en arrendamiento de aeronaves con 1.372 aeronaves propias, administradas o bajo pedido y \$ 47.1 mil millones de activos totales al 31 de marzo de 2020.

Tiene uno de los libros de pedidos más atractivos de la industria y presta servicios a aproximadamente 200 clientes en aproximadamente 80 países con soluciones integrales de flota.

Atlas Air y Southern Air proporcionan un aumento de sueldo provisional para los pilotos de acuerdo con International Brotherhood of Teamsters

Atlas Air Worldwide Holdings, Inc. anunció el 7 de mayo que sus subsidiarias de propiedad absoluta Atlas Air, Inc. y Southern Air, Inc. han llegado a un acuerdo con International Brotherhood of Teamsters (IBT) para un aumento salarial provisional para sus pilotos. El aumento salarial del diez por ciento fue efectivo a partir del 1 de mayo.

“Queríamos proporcionar este aumento provisional a nuestros pilotos que están trabajando tan duro durante este momento difícil. Alcanzar este acuerdo con nuestros IBT locales resalta nuestro profundo aprecio por los esfuerzos de nuestros pilotos”, dijo John

W. Dietrich, presidente y director ejecutivo de Atlas Air Worldwide. “Mientras continuamos manejando a través de esta situación de pandemia actual, también nos mantenemos enfocados en completar el acuerdo de negociación colectiva conjunta que hemos es-

tado buscando en relación con la fusión entre Atlas Air y Southern Air”.

La compañía y el IBT han estado en negociaciones de fusión para un contrato conjunto para los más de 2,200 pilotos que vuelan para Atlas Air y Southern Air.



© Atlas Air

Lo mejor de la Industria Aérea Rusa en el Victory Day Parade

Por "F. GE" Giese-Man



Conjunto de Su-30, Su-34 y Su-35S.
Imagen propiedad © Sukhoi Company

Hace 75 años, el 9 de mayo de 1945, el pueblo soviético celebró por primera vez el Día de la Victoria en la Gran Guerra Patria. La fiesta popular fue declarada por decreto del Presidium del Soviet Supremo de la URSS del 8 de mayo de 1945 como resultado de la derrota total de la Alemania nazi.

Durante la Segunda Guerra Mundial, fue la Unión Soviética la que asumió el principal golpe de Alemania. Entre el 70 y el 75 por ciento de todas las Divisiones enemigas operaban en el frente soviético-alemán, la gran mayoría de todo el equipo militar de Alema-

nia y sus aliados. La Unión Soviética jugó un papel importante en su derrota. Fue aquí donde se decidió el resultado de la Segunda Guerra Mundial. Las fuerzas armadas alemanas perdieron más de 70 mil aviones en el frente soviético-alemán (aproximadamente el 70 por ciento del número total de aviones que perdió en la guerra.

Este año, 75 aeronaves con pilotos de las Fuerzas Aeroespaciales rusas realizaron el desfile aéreo. Un desfile de 75 helicópteros y aviones que sobrevoló la Plaza Roja de Moscú para conmemorar el 75 aniversa-

rio de la victoria de la Unión Soviética sobre la Alemania nazi en la Segunda Guerra Mundial.

Aviones de combate avanzados y helicópteros de desarrollo de la Industria Rostec - United Aircraft Corporation y Russian Helicopters - participaron en un desfile aéreo en ciudades rusas. Cuatro cazas Su-57 de quinta generación, helicópteros de ataque Mi-28N, un avión localizador A-50U mejorado y bombarderos estratégicos volaron sobre Moscú.

El desfile sobre la Plaza Roja fue inaugurado por helicópteros fabricados por

Russian Helicopters. En la formación ceremonial había 20 aeronaves: el helicóptero Mi-26 más grande y de mayor elevación con cuatro Mi-8 y cinco Mi-35M, Ka-52 y Mi-28N.

El "cazador nocturno" Mi-28N es capaz de realizar misiones de combate en cualquier momento del día, brindando apoyo de fuego a las unidades avanzadas de las fuerzas terrestres, unidades motorizadas y de tanques, también es capaz de destruir objetivos aéreos. El helicóptero de reconocimiento y ataque Ka-52 Alligator está diseñado para destruir tanques, equipos

militares blindados y no blindados, helicópteros y otros aviones del enemigo en la vanguardia y con profundidad táctica, en cualquier condición climática y en cualquier momento.

Por primera vez desde 2015, el avión de detección de radar de largo alcance A-50U participó en el desfile. Este avión está diseñado para detectar y rastrear objetivos aéreos, marítimos y terrestres. La modernización de los aviones A-50 previamente construidos se está llevando a cabo en cooperación con las Industrias Rostec. Desde 2011, seis aviones modernizados A-50U han



Imagen propiedad de © Sukhoi Company

sido entregados a las Fuerzas Aeroespaciales Rusas; la séptima máquina está prevista para ser entregada a las tropas en 2021. Desde su predecesor, el A-50, se distingue por la capacidad de rastrear más objetivos. Durante la modernización, aumentó el alcance de detección de varios tipos de aviones.

El desfile aéreo continuó con los aviones de largo alcance Tu-95MS Medved, Tu-160 White Swan y Tu-22M3, diseñados para realizar misiones de combate en las fronteras más lejanas de Rusia. Durante el vuelo, realizaron una demostración de reabastecimiento de combustible con el Tu-160 utilizando el reabastecedor "tanque de aire" Il-78. Actualmente, se está trabajando en la cons-

trucción de los bombarderos de misiles estratégicos profundamente modernizados Tu-160, se está creando una versión modernizada del buque tanque Il-78M-90A completamente doméstico, y se está lanzando la producción en masa del avión IL-76MD-90A modernizado con características mejoradas y un motor más potente capaz de transportar hasta 60 toneladas de carga.

Por primera vez, cuatro Su-57 participaron en un desfile por la Plaza Roja. Este complejo de aviones furtivos multifuncionales está diseñado para destruir todo tipo de objetivos aéreos, terrestres y de superficie.

La combinación de súper maniobrabilidad con la posibilidad de un vuelo de cru-

zero supersónico, el complejo más moderno de aviónica y baja visibilidad proporcionan al Su-57 el más alto nivel de efectividad de combate y superioridad sobre el enemigo.

El desfile aéreo sobre la Plaza Roja incluyó aviones que representan el poder de combate de la aviación moderna rusa de primera línea: cazas multipropósito MiG-29, bombarderos tácticos de combate Su-24, interceptores de combate MiG-31K equipados con el último sistema de misiles hipersónicos Kh-47M2 Kinzhal/Daga, bombarderos de primera línea Su-34, aviones de ataque Su-25, cazas Su-30SM multiusos altamente maniobrables, y el Su-35S. Los pilotos militares demostraron sus habilidades

en los cazas Su-30SM, Su-34 y Su-35S, alineándose en la formación táctica de ala de combate con 10 aeronaves.

La decoración tradicional del desfile fue el vuelo los renombrados equipos acro-

báticos "Russian knights" y "Strizhi (también conocidos en inglés como Swifts)". Las tripulaciones de los equipos acrobáticos volaron el Su-30SM y cuatro cazas MiG-29 respectivamente. Por cierto, el equipo acrobático de

los "Strizhi" celebró su aniversario número 29 el 6 de mayo.

El desfile aéreo fue concluido por seis aviones de ataque Su-25, usando sistemas de humo especiales con los colores de la bandera nacional rusa. Las aeronaves de la flota volaron sobre la Plaza Roja de Moscú a altitudes de 300 metros a 500 metros y a una velocidad de 500 km/h, mientras que el sobrevuelo de helicópteros tuvo lugar a una altitud de unos 150 metros y a una velocidad de 200 km/h.

Ocho aeródromos en las regiones de Moscú, Lipetsk, Tver, Ivanovo, Saratov y Kaluga participaron en los vuelos de aviones y helicópteros.



Russian Knights. Imagen propiedad de © Sukhoi Company

Realiza Aeroméxico el vuelo de mayor alcance en la historia de la aviación de México

Aeroméxico realizó el vuelo de mayor alcance en su existencia y en la historia de la aviación de México. Se trató de una operación directa entre el aeropuerto de Shenzhen, China y la Ciudad de México con un recorrido sin escalas de más de 14 mil kilómetros en uno de los 19 aviones Boeing 787 con los que cuenta la aerolínea, que es también la flota de cabina ancha con matrícula mexicana más grande que ha registrado el país.

También es la primera vez que la ciudad asiática conecta con América Latina en un vuelo directo. El avión partió el pasado domingo

24 de mayo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hacia Narita en Japón, donde realizó una escala técnica para continuar hacia Shenzhen, destino del que despegó el lunes 25 de mayo y voló directo a la Ciudad de México aterrizando en la madrugada del 26 de mayo.

“Estamos en la crisis más difícil que ha vivido la industria aérea, pero en la adversidad también hay oportunidades. Quiero dar las gracias a sobrecargos, pilotos, técnicos de carga, personal de manteni-

miento, de aeropuertos, de apoyo en tierra, capacitación, administrativos y directivos por su apoyo y compromiso para seguir volando y proteger las alas del Caballero Águila”, afirmó Andrés Conesa, Director General de Grupo Aeroméxico.

Y agregó: “También quiero agradecer al Gobierno de México, a la Administración de Aviación Civil de China, a las autoridades aeroportuarias y a todos nuestros socios en China, así como a las compañías privadas por brindarnos su

confianza y apoyo para transportar estos importantes insumos y continuar escribiendo nuevas historias para México”.

La aerolínea tendrá más vuelos a Shenzhen que, sumados a los realizados a Shanghai, ya cumplieron esta semana 100 operaciones exclusivas de carga durante esta contingencia que transportaron insumos médicos a 14 países, superando las 1,400 toneladas de carga, 3,600 horas de vuelo, 1,300 personas involucradas y una cifra superior a los 2.7 millones de kilómetros re-

corridos, equivalentes a más de 67 vueltas al planeta. El primer vuelo de la compañía fue en el año 1934 cubriendo la ruta Ciudad de México – Acapulco en un avión Stinson para 4 personas que recorrió unos

300 kilómetros a una velocidad de 240 kms/hora. Hoy, los aviones Boeing 787-9 de Aeroméxico tienen una capacidad de 274 pasajeros y tripulación, pueden volar hasta 16 horas sin escalas alcanzando los 930 kms/hora.

La aerolínea estableció una estrategia financiera para proteger su liquidez, continuar operaciones e invertir en la creación de su nuevo “Sistema de Gestión de Salud e Higiene”, un estándar que garantiza condiciones sanas y seguras para colaboradores y clientes en todas sus operaciones.



Imagen representativa de un Boeing 787 de Aeroméxico Archivo ©Espacio Aéreo



Recibimiento en ShenZhen. © Aeroméxico



“One World, One Heart, One Goal”. © Aeroméxico

Un recorrido directo entre Shenzhen, China y la Ciudad de México con insumos médicos.

Es la primera vez que Shenzhen conecta de manera directa con América Latina

Turkish Cargo: Primera marca de carga aérea en tener 3 certificados CEIV

Turkish Cargo, se convirtió en la primera aerolínea de carga aérea en lograr simultáneamente las tres certificaciones "CEIV Pharma, CEIV Fresh y CEIV Live Animals", bajo el IATA CEIV (Centro de Excelencia para validadores independientes). La búsqueda de los servicios de carga aérea se basa en la visión creada por Turkish Airlines, su marca maestra, Turkish Cargo lleva a cabo el transporte de medicamentos/productos médicos, animales vivos y productos perecederos de acuerdo con los estándares internacionales y de la industria.

Habiendo satisfecho los requisitos para las certificaciones a raíz de los procesos de capacitación, evaluación y validación creados por IATA, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, con el objetivo de elevar el nivel en el desempeño y las operaciones relacionadas con el transporte de productos de carga especiales, garantizando el cumplimiento de los más altos estándares y asegurando una mejora continua, Turkish Cargo se convirtió en titular de los certificados CEIV que representan su enfoque basado en la excelencia para las operaciones especiales de carga. Las certificaciones tienen un período de validez de tres años.

Turhan Ozen, el Director de Carga de Turkish Airlines comentó lo siguiente: "Estamos pasando los días señalando cuán vital es la industria de la carga aérea para el comercio en todo el mundo y el transporte.

Realmente hacemos gran parte de los certificados CEATA de IATA que prueban que cumplimos con



© Turkish Cargo

los estándares internacionales en nuestras operaciones especiales de carga, durante tales un período vulnerable y crítico".

Por su parte Glyn Hughes, Jefe Global de Carga de IATA comentó: "Turkish Cargo merece ser alabado por convertirse no solo en la primera aerolínea de carga aérea del mundo en poseer simultáneamente los tres certificados CEIV, sino también en la primera aerolínea de carga aérea en Europa que obtuvo el certificado CEIV Live Animals. La industria de carga aérea ahora ingresa a un período por el cual se aumenta la vulnerabilidad en los servicios especiales de carga, y el programa CEIV tiene la intención de garantizar que la carga sensible se transporte y entregue con los más altos estándares, meticulosamente y puntualmente, tanto como sea posible".

Por lo tanto, el cumplimiento de los estándares globales establecidos por la asociación global de carga aérea es clave y también está probado ya que ha obtenido los certificados "CEIV Pharma, CEIV Fresh y CEIV Live Animals".

Además maneja y trata de manera responsable los envíos, como medicamentos, productos de ciencias de la vida, órganos y equipos médicos que son de vital importancia, y que realiza envíos de productos urgentes de acuerdo con las directivas especificadas en el IATA TCR (Reglamento de control de temperatura). También transporta animales vivos de manera segura, asegurando su bienestar ya que estos son nuestros mejores amigos y necesitan de un ambiente saludable y pacífico según las regulaciones CITES e IATA.

Manteniendo sus operaciones Dual Hub con éxito, Turkish Cargo implementa estrictamente los procedimientos completos de manejo junto con sus equipos especializados en los almacenes de carga y sitios operativos en las instalaciones de carga equipadas con la tecnología más avanzada disponible en los aeropuertos de Estambul y Ataturk.

Turkish Cargo, realiza sus operaciones meticulosamente las 24 horas de los siete días de la semana actuando con tal conciencia durante estos días en los que el mantenimiento del flujo de carga aérea es demasiado crítico y salva vidas, ahora no solo continúa sirviendo como puente entre 127 países en todo el mundo, sino que también cumple con los estándares de calidad reconocidos internacionalmente y procede a elevar el listón para el logro de una manera sostenible.



IATA: CEIV animales vivos.

El transporte de animales por vía aérea se considera el método más humano y conveniente de transporte a largas distancias. Sin embargo, no viene sin sus desafíos, que se deben a los requisitos muy específicos que las partes interesadas de la cadena de suministro deben cumplir para garantizar la seguridad y el bienestar de los animales durante el transporte aéreo. La industria ha expresado su preocupación por el incumplimiento de las prácticas de manejo y trans-

porte, junto con la necesidad de reforzar los requisitos de entrenamiento y crear visibilidad para los mejores jugadores que se adhieren a las regulaciones. El incumplimiento de los requisitos puede tener consecuencias como estrés adicional, lesiones e incluso la muerte de los animales.. Impulsado por los estándares de la industria, el Centro de Excelencia para Validadores Independientes (CEIV) para Live Animals Logistics establece estándares de referencia para mejorar el nivel de competencia, infraestructura y gestión de calidad en el manejo y transporte de animales vivos en toda la cadena de suministro. Las organizaciones que reciben capacitación, una evaluación y requisitos de validación reciben un certificado emitido por IATA y se enumeran en un registro en la página web de IATA una vez que se completan con éxito y cumplen con los estándares del programa.

Volaris anuncia nuevo protocolo de bioseguridad a lo largo de todas las etapas del viaje

Volaris presenta su protocolo de bioseguridad alineado a las necesidades sanitarias de los Clientes y Embajadores Volaris operativos en respuesta a la contingencia sanitaria provocada por el COVID-19, y en seguimiento a las medidas que la aerolínea tomó desde el 2 de febrero de este año. El objetivo de Volaris es ofrecer a los viajeros aéreos y a su personal operativo las condiciones idóneas a lo largo de cada etapa de su viaje para que se sientan seguros al reencontrarse con sus seres queridos o reactivar negocios. A partir del 24 de mayo, Volaris ofrecerá un nuevo standard de sanidad en sus vuelos, alineado a las recomendaciones emitidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para que sus Clientes estén más seguros durante su proceso de registro y documentación, pre-abordaje, abordaje, durante el vuelo y recepción de equipaje.

El nuevo protocolo de bioseguridad acompaña al Cliente en todas las etapas de su viaje para garantizar su salud.

En casa:

- Recomendamos a nuestros Clientes obtener su pase de abordar de manera electrónica a través de nuestras plataformas digitales o en la web para evitar contacto con superficies durante su paso por aeropuertos.

- Recomendamos a nuestros Clientes adquirir todos los servicios adicionales (equipaje documentado, transporte de mascotas, etc.) a través de nuestras plataformas digitales o en web ya que no se podrá generar ninguna compra en mostradores.

- Todos nuestros Clientes deben portar cubrebocas durante todo su recorrido en aeropuertos y a bordo de los aviones de Volaris.

En el aeropuerto:

Previo al abordaje

1. Nuestros mostradores en aeropuertos solo estarán disponibles para dejar maletas documentadas y para quienes tengan pase de abordar. Permitiremos solo a un número limitado de clientes en el área de mostradores para poder respetar las reglas de distanciamiento.

2. El uso de cubrebocas será obligatorio desde la llegada al aero-



© Volaris

puerto hasta salir del aeropuerto destino. También recomendamos el uso de caretas protectoras y seguir muy atentamente los protocolos de higiene señalados por las autoridades.

3. El personal de Volaris portará de forma obligatoria cubrebocas HN95, caretas y guantes en todo momento.

4. Mantendremos los protocolos de limpieza de cada uno de los puntos Volaris desinfectando superficies y pisos en mostradores y oficinas cada 20 minutos. Todo el personal de Volaris en aeropuertos y de Tripulaciones será sometido a chequeos de salud y de temperatura diarios.

6. Todos los Clientes que se pre-

senten a mostradores en aeropuertos deberán pisar con ambos pies los tapetes desinfectantes, aplicarse gel desinfectante en ambas manos y verificar su temperatura corporal.

Abordaje

1. Para respetar la distancia, los Clientes deberán respetar los anuncios para abordar por zona y número de fila.

2. Solo se anunciará y permitirá estar formados a 30 Clientes a la

vez. Los demás deberán permitir el abordaje respetando el distanciamiento social.

3. Toda persona antes de abordar deberá:

- Mostrar su pase de abordar
- Utilizar cubrebocas en todo momento
- Pisar con ambos pies los tapetes desinfectantes
- Aplicarse gel desinfectante en ambas manos
- Verificar su temperatura corporal
- Tomar su asiento y permanecer sentado hasta que el avión despegue y se permita ir a los baños

A bordo de nuestros aviones

1. Utilizar cubrebocas en todo momento. También recomendamos el

uso de caretas protectoras y seguir atentamente los protocolos de higiene señalados por las autoridades.

2. No está permitido estar de pie ni en pasillos, ni hacer fila en el baño.

3. La salida y desabordaje del avión se hará por filas de acuerdo con las instrucciones de los sobrecargos.

4. Pedimos a nuestros Clientes recoger y llevar consigo toda su basura.

Aeropuerto a la llegada

1. Ofreceremos a los Clientes la opción de desinfectar sus maletas en el área de equipaje. En esta área se deberá respetar el distanciamiento social.

2. En Volaris nos comprometemos a tomar medidas para minimizar en la medida de lo posible el tiempo de entrega de equipaje documentado.

Por otro lado, es importante recordar que el aire en cabina en nuestros aviones se renueva completamente cada 3 minutos con la tecnología de los filtros HEPA, los cuales capturan hasta el 99.9% de virus y bacterias, y que cada una de las aeronaves de Volaris se sanitiza a profundidad con desinfectantes de grado industrial una vez al día, además de pasar por limpiezas y desinfecciones periódicas de rutina en cada vuelo.

“En Volaris estamos preparados para brindarle a nuestros Clientes lo que necesitan. Nos comprometemos a ofrecerles todas las medidas de limpieza y seguridad reconocidas por los organismos internacionales y nacionales de salud y seguridad aérea para que viajen tranquilos y sin sobresaltos en el contexto que vivimos. Hoy más que nunca nuestro mayor objetivo es ofrecer seguridad y tranquilidad a nuestros Clientes y Embajadores”, aseguró José Luis Suárez, Vicepresidente de Operaciones de Volaris.

Lanza Viva Aerobus innovador seguro de protección para pasajeros

Con el objetivo de brindar mayor seguridad, tranquilidad y confianza a los pasajeros, Viva Aerobus -la aerolínea de ultra bajo costo de México- lanzó un producto innovador para sus clientes que les protege en caso que tengan que cancelar su vuelo ante circunstancias imprevistas y garantiza la devolución en efectivo del 100% del gasto realizado en la adquisición del boleto: Reembolso Total. Con esta nueva alternativa para los viajeros, Viva Aerobus se convierte en la única aerolínea mexicana en ofrecer un seguro de tan amplia cobertura. “Este nuevo seguro es parte de nuestra estrategia enfocada al cliente, a quien escuchamos permanentemente y responde a la situación que vivimos tras la inesperada emergencia sanitaria por el brote del COVID-19. Con esta propuesta, buscamos satisfacer todas las necesidades de los pasajeros con un plan de protección a precios muy accesibles y que mejora su experiencia de viaje”, mencionó Juan Carlos Zuazua, Director General de Viva Aerobus.

Reembolso Total, proporcionado por la aseguradora MAS Servicios Asistenciales, permite a los pasajeros recibir en efectivo el 100% del valor pagado en la reservación del vuelo ante cualquier cancelación por eventualidades que abarcan situaciones como enfermedad del pasajero o familiares consanguíneos (incluido COVID-19), cambios laborales, accidentes, prohibiciones gubernamentales de viaje, robo, clima adverso, entre otras. De esta manera, Viva Aerobus ofrece un plan de protección que supera las medidas y compensaciones establecidas por la ley vigente al incluir cancelaciones por causas no

imputables a la aerolínea. Dicho plan de protección puede agregarse al momento de realizar la reservación a precios que inician desde los \$40 pesos. Las tarifas de este seguro se calculan dependiendo de la ruta, fecha y vuelo seleccionado. La mecánica para hacer efectivo el reembolso consiste en solicitar la cancelación al centro telefónico de la aseguradora MAS en el lapso de 24 horas después del imprevisto y cuando menos cuatro horas antes del vuelo.

Además, los asegurados con este producto dispondrán de orientación médica vía telefónica disponible las 24 horas del día y los 365 días al año, con el propósito de brindar a los pasajeros, por parte de un profesional, guía sobre su condición de salud. “Reembolso Total sale de lo convencional. Es sinónimo de la mejor y más amplia protección que se puede proporcionar a un pasajero. Así, refrendamos nuestra promesa de ofrecer la manera más sencilla y confiable de viajar”, señaló Juan Carlos Zuazua.

En línea con este compromiso con la tranquilidad de los clientes, Viva Aerobus también recuerda que hace un mes lanzó el programa de Protección Viva, el cual brinda a los pasajeros una mayor flexibilidad en sus vuelos. Entre los beneficios de este producto destaca el cambio ilimitado en las fechas de vuelo, en la misma ruta, sin costo alguno ni pago por diferencia tarifaria; así como un seguro médico premium, gestionado por la aseguradora MAPFRE, que incluye gastos médicos por accidente o enfermedad, emergencia dental, repatriación de restos y transporte en ambulancia.

El Aeropuerto Changi de Singapur ha sido nombrado como el Mejor Aeropuerto del Mundo

El Aeropuerto Changi de Singapur fue votado por los clientes como el Mejor Aeropuerto del Mundo por octava vez consecutiva en los World Airport Awards 2020. El aeropuerto Changi de Singapur también se llevó los premios a los mejores servicios de ocio del mundo y al mejor aeropuerto de Asia.

Edward Plaisted, CEO de Skytrax, dijo: "Para el Aeropuerto Changi de Singapur, ser elegido al título de Mejor Aeropuerto del Mundo por ocho años consecutivos es un logro verdaderamente notable y demuestra un nivel de consistencia simplemente fantástico. El Aeropuerto Changi de Singapur sigue siendo una opción muy popular entre los clientes y es un placer en todos los puntos para el viajero, la atención al detalle demuestra porque es tan popular. Este año también marca la primera vez que los clientes han reconocido el aeropuerto Jewel Changi, como un destino multidimensional lleno de atracciones inspiradoras, conceptos únicos de tiendas y gastronomía. La encuesta anual y la finalización de los premios se completaron este año en marzo, pero debido al Covid-19, el evento de premios programado para el 1 de abril en París fue cancelado. Después de diferir los anuncios de premios durante casi seis semanas, sentimos que ahora era correcto intentar animar a la industria aeroportuaria en estos tiempos difíciles".

El aeropuerto de Changi está incluido entre los 10 primeros puestos también en otras áreas elegibles de la encuesta de premios,



© Changi Airport Group

por ejemplo: el segundo lugar para la Terminal 3 en "World's Best Airport Terminal", el cuarto lugar en el "Global Staff Service Award" y el Crown Plaza Hotel del aeropuerto obtuvo el galardón "World's Best Airport Hotel for 2020".

El Sr. Lee Seow Hiang, Director Ejecutivo de Changi Airport Group, comentó: "El aeropuerto de Changi se siente honrado de recibir esta respuesta de nuestros viajeros, gracias al fuerte apoyo de nuestros socios aeroportuarios. Este ha sido un año desafiante para todos nosotros. Como para todos los demás, aquí en Changi, continuamos haciendo nuestro mejor esfuerzo para salvaguardar y proteger la salud de nuestros viajeros, nuestros visitantes y nuestros trabajadores del aeropuerto. Les deseamos lo mejor a todos en la comunidad de la aviación internacional. Esperemos tiempos mejores pronto".

Los WORLD AIRPORT AWARDS

Los World Airport Awards son los galardones más prestigiosos para la industria aeroportuaria, votados por los clientes en la encuesta anual más grande de satisfacción global de los usuarios de los aeropuertos.

Son como el punto de referencia de calidad para la industria aeroportuaria mundial, evaluando el servicio al cliente y las instalaciones en más de 550 aeropuertos. La encuesta y los premios son independientes de cualquier control o aporte del aeropuerto.

Los premios se basan en los cuestionarios de la encuesta mundial de aeropuertos, realizados por clientes de más de 100 nacionalidades de los aeropuertos durante un período de encuesta de 6 meses (se realizó entre septiembre de 2019 y febrero de 2020). Dicha encuesta evaluó la experiencia del cliente en el servicio aeroportuario

y los indicadores clave del rendimiento aeroportuario, desde el check-in, transferencias, llegadas, áreas de compras, seguridad e inmigración hasta la salida en la puerta de embarque. Es oportuno mencionar que los costos de operación de la encuesta son pagados en su totalidad por Skytrax. Otros datos interesantes de la encuesta son: Se proporcionaron encuestas de clientes en inglés, español y chino. No se realiza ningún pago o recompensa de ningún tipo a los encuestados. La encuesta de clientes no está restringida a los aeropuertos miembros y cualquier aeropuerto del mundo puede ser nominado en la encuesta.

Changi Singapur es votado como el mejor aeropuerto del mundo 2020 por viajeros aéreos internacionales por octavo año consecutivo

Ha ganado 622 premios de distintas organizaciones



Terminal 4 Steel in Bloom © Changi Airport Group

El Boeing 777 de Delta será retirado a fines de 2020, simplificando la flota de fuselaje ancho en medio de COVID-19

Delta planea retirar sus 18 Boeing 777 de fuselaje ancho para fines de 2020 como resultado de la pandemia COVID-19. El retiro acelerará la estrategia de la aerolínea para simplificar y modernizar su flota, mientras continúa operando aviones más nuevos y más rentables.

“Estamos realizando cambios estratégicos y rentables en nuestra flota para responder al impacto de la pandemia de COVID-19 y al mismo tiempo garantizar que Delta esté bien posicionado para la recuperación en la parte trasera de la crisis”, dijo Gil West, jefe de Delta. Jefe de operaciones. “El 777 ha sido una parte confiable del éxito de Delta desde que se unió a la flota en 1999

y debido a sus características operativas únicas, abrió nuevos mercados sin escalas y de ultra larga distancia que solo él podía volar en ese momento”.

El mes pasado, Delta anunció planes para acelerar el retiro de las flotas MD-88 y MD-90 hasta junio. Desde el inicio de la situación de COVID-19, Delta ha reaccionado rápidamente estacionando aeronaves y considerando la posibilidad de jubilaciones anticipadas de aeronaves para reducir la complejidad operativa y el costo. Hasta la fecha, la aerolínea ha estacionado más de 650 aviones principales y regionales para ajustar la capacidad para que coincida con la menor demanda de los clientes.

Delta fue la primera aerolínea estadounidense en recibir el Boeing 777-200LR en 2008. Con este avión, en su momento, Delta reforzó su expansión internacional con la capacidad de conectar virtualmente dos pares de ciudades en todo el mundo sin parar. Aún no se sabe la fecha exacta de su retiro.

El Boeing 777-200 ingresó por primera vez a la flota en 1999 y creció a 18 aviones, incluidos 10 de la variante de largo alcance 777-200LR, que llegó en 2008. En ese momento, el avión estaba en una posición única para volar sin escalas entre Atlanta y Johannesburgo, Sudáfrica, Los Ángeles a Sydney y otros destinos lejanos.

Delta continuará volando su flota de avio-

nes Airbus A350-900 de próxima generación de larga distancia, que queman un 21% menos de combustible por asiento que los 777 que reemplazarán. A pesar de una reducción en los viajes internacionales de pasajeros, la flota 777 ha sido el caballo de batalla de las operaciones de repatriación, de carga, y correo en medio de la pandemia. Desde finales de abril, el avión de fuselaje ancho ha realizado docenas de viajes desde Chicago y Los Ángeles a Frankfurt para entregar el correo a las tropas militares de EE. UU. en el extranjero; operado entre los EE. UU. y Asia para entregar miles de libras de suministros críticos que salvan vidas para ayudar en la respuesta COVID-19; y llevó a miles de ciudadanos estadounidenses de regreso a los Estados Unidos desde Sydney, Mumbai, Manila y otras ciudades de todo el mundo.



Boeing 777-200LR despegando © Delta

El A380 de HiFly le dió la vuelta al mundo en cuatro días

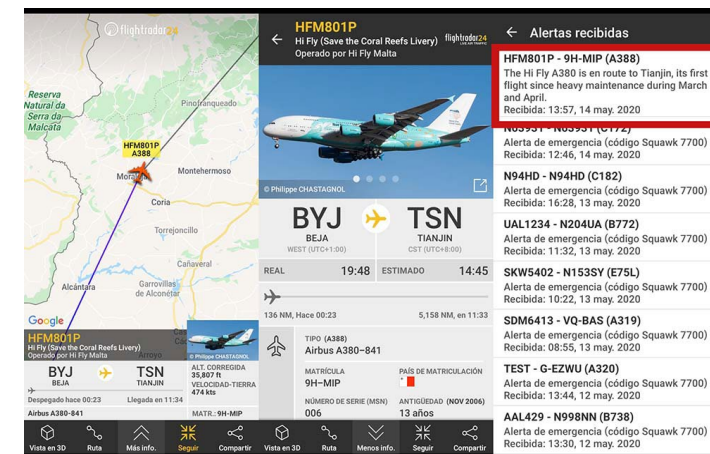
El A380 de HiFly completó una misión humanitaria en todo el mundo, que comenzó en Beja, Portugal, en la noche del 14 de mayo de 2020, y terminó en la misma ciudad el 18 de mayo de 2020.

Durante este viaje, Hi Fly Airbus A380, con matrícula 9H-MIP, cubrió 31047 km en un tiempo de vuelo de 33 horas y 45 minutos, con paradas en Tianjin, PR China, y Santo Domingo, República Dominicana.

Hi Fly está aprovechando la oportunidad excepcional de volar un A380 para apoyar la campaña de la Fundación Mirpuri

“Save the Coral Reefs”. En su vuelo por le mundo, el A380 de Hi Fly exhibió una fuerte declaración que ilustra claramente la importancia de la causa y la urgencia de actuar.

El avión presenta dos lados muy diferentes: un lado en azul oscuro que muestra corales destruidos que contrastan con un lado azul claro que representa un océano prístino con vida marina colorida y saludable. Con esta iniciativa, Hi Fly pretende amplificar el impacto de la campaña al llegar a todos los rincones de la tierra e inspirar el cambio de comportamientos colectivos.



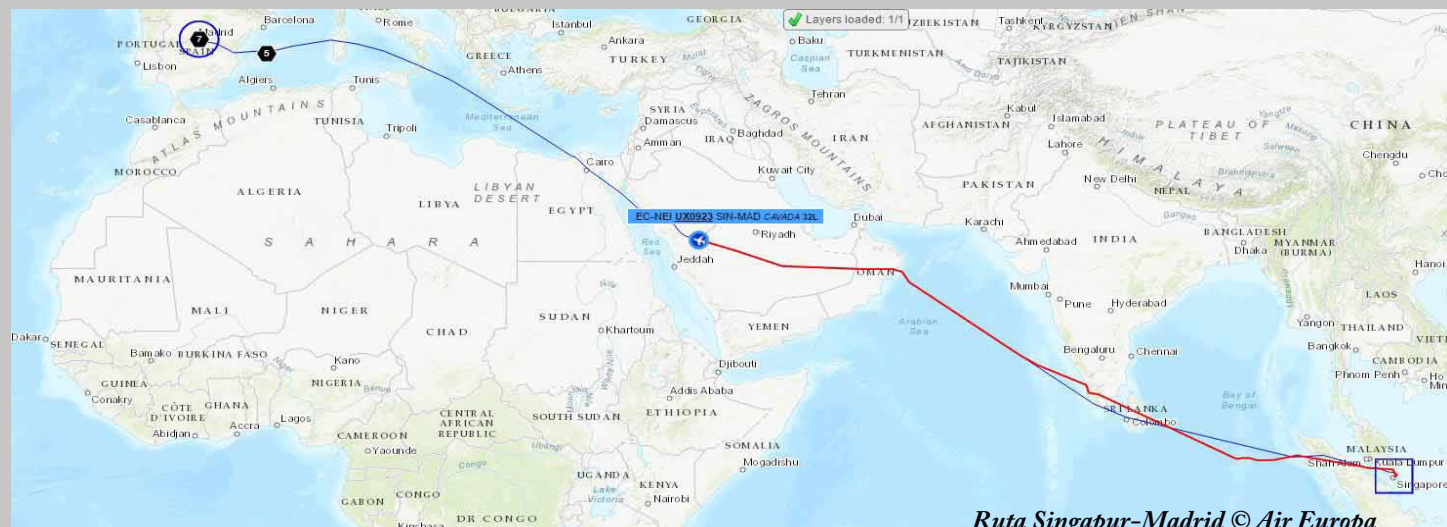
Vuelo de HiFly © Imagen obtenida de FlightRadar24

Hi Fly es el mayor especialista en Wet-leasing que opera una flota de Airbus. Esta certificado por EASA e IOSA y aprobado por la FAA. Opera una flota de Airbus A320, A330, A340, A350 y A380, disponible exclusivamente para Wet Lease en todo el mundo. Wet Lease, el suministro de aeronaves y tripulación, mantenimiento y seguros, es el negocio principal de Hi Fly y se ha desarrollado con una experiencia operativa inigualable en los últimos 15 años.



A380 ©HiFly.

El vuelo más largo de Air Europa



Air Europa ha operado su vuelo comercial de pasajeros más largo en la historia de la compañía: desde Los Ángeles a Bali, sobrevolando el Pacífico de oeste a este y recorriendo más de 7.600 millas náuticas en menos de 17 horas.

El vuelo ha formado parte de la operativa de repatriación y carga de material con la que la aerolínea ha dado la vuelta

al mundo atravesando en total 20.389 millas náuticas.

La operativa, realizada con la flota más moderna y eficiente de la aerolínea, el Boeing 787-9 Dreamliner, se inició el jueves, 14 de mayo, con un vuelo posicional entre Madrid y Los Ángeles para, posteriormente, operar un vuelo de repatriación con 175 pasajeros hasta Bali.

Con este trayecto, la aerolínea alcanzó un hito histórico y se convirtió en la primera compañía aérea española en cubrir esta ruta de oeste a este.

La siguiente fase enlazó Bali y Singapur, donde el avión con matrícula EC-NEI aterrizó el domingo para recoger carga y transportarla a Madrid en un nuevo vuelo de largo recorrido, sobrevolando la India, Sri

Lanka, Arabia Saudita, Omán, Egipto, Grecia e Italia.

A excepción del trayecto entre Bali y Singapur, de poco más de 1.000 millas náuticas, el resto de vuelos fueron planificados cumpliendo con la certificación ETOPS, con la que cuenta la compañía para vuelos de largo radio con aviones de dos motores, y que exige establecer ae-



Tripulación EC-NEI © Air Europa



Aeronave EC-NEI en Singapur © Air Europa

ropuertos alternativos en distintos puntos de la ruta.

De esta forma, para la primera fase del vuelo se marcaron diferentes opciones como los aeropuertos de Lajes (Azores), St. Johns (Terranova) o Calgary (Canadá).

De Los Ángeles a Bali, se sobrevoló el espacio aéreo de Oakland ATRCC y como aeropuertos alternativos se fijaron en este caso Honolulu, en Hawai, Midway (situado en el atolón del mismo nombre) y la isla de Guam.

Por lo que se refiere al trayecto entre Singapur y Madrid, se marcaron los de Yakarta, Mattala (Sri Lanka) y Dubai.

El Dreamliner, con 6 tripulantes de vuelo y 9 tripulantes de cabina a bordo, aterrizó en el Aeropuerto Adolfo Suárez

Madrid-Barajas. Tanto la tripulación como las diferentes áreas que han participado en su programación han calificado la operativa de "gran éxito" al haberse realizado toda la rotación prevista en los diferentes espacios aéreos sin ninguna incidencia.



Llegada Bali © Air Europa

Etihad Airways lanza un programa de salud e higiene promovido por nuevos embajadores de bienestar

Etihad Airways ha lanzado 'Etihad Wellness', un programa ampliado y más completo de salud e higiene y una guía para el cliente. Esto se basa en las estrictas medidas ya implementadas por la aerolínea para tratar con COVID-19. El programa será promovido por la introducción de embajadores de bienestar especialmente capacitados, los primeros en la industria, que proporcionarán información esencial sobre salud en viajes y atención para que los huéspedes puedan volar con mayor tranquilidad.



Los Embajadores de Bienestar brindarán un mayor nivel de atención al cliente y tranquilidad © Etihad Aviation Group

Las iniciativas de Etihad Wellness incluyen la higiene culinaria en las instalaciones de restauración de la aerolínea y el laboratorio de pruebas de alimentos, limpieza profunda de la cabina del avión, check-in, control de salud, embarque, experiencia y producto a bordo, interacción de la tripulación, llegada y transporte terrestre.

El equipo multilingüe Etihad Wellness ofrecerá tranquilidad a los clientes al compartir consejos sobre el bienestar de los viajes y detalles de las medidas de salud y sanidad que se implementan a lo largo de su viaje. Todos los embajadores de bienestar recibirán ca-

pacitación especial en las instalaciones de capacitación de la aerolínea en Abu Dhabi y en línea. Tony Douglas, Director Ejecutivo del Grupo, Etihad Aviation Group, dijo: "Brindar a nuestros huéspedes y su bienestar es uno de los valores centrales de Etihad, y tenemos la responsabilidad de protegerlos, mantenerlos plenamente informados y brindarles incluso mayores niveles de genuina calidez y cuidado personal. Debemos garantizar que puedan viajar seguros sabiendo que tenemos cubiertos todos los aspectos de su viaje con nosotros, al tiempo que ofrecemos una experiencia de viaje de alta calidad. Los Em-

bajadores de Bienestar desempeñarán un papel importante en la entrega de esto. Para nosotros no se trata simplemente de lidiar con una nueva normalidad: este nivel de atención al cliente genuino e innovador siempre ha sido parte del ADN de Etihad desde nuestros inicios".

En las próximas semanas, Etihad también presentará embajadores de bienestar en el aeropuerto internacional de Abu Dhabi en asociación con los aeropuertos de Abu Dhabi (ADAC). Esto asegurará que se brinden los mismos niveles de atención y apoyo en cada punto del viaje del cliente a través del aero-

puerto, desde el check-in hasta la seguridad, la inmigración, las áreas minoristas, los salones y el embarque, para que los huéspedes puedan volar con mayor comodidad, seguridad y confianza

Una vez que se eliminen las restricciones de viaje hacia y desde los Emiratos Árabes Unidos, y la aerolínea reanude una red ampliada de vuelos internacionales, Etihad presentará a los Embajadores de Bienestar a bordo, complementando los roles desempeñados por otros Cabin Crew y brindando un nivel mejorado de atención al cliente centrado en la salud y bienestar a bordo.

Avianca Perú ingresa a un proceso de disolución y liquidación



Archivo ©Espacio Aéreo

Coincidiendo con la decisión de Avianca Holdings S.A. y algunas de sus subsidiarias y afiliadas de solicitar, el domingo 10 de mayo, acogerse voluntariamente al Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos en el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York, con el fin de preservar y reorganizar los negocios de Avianca, frente a la crisis del COVID-19. Por su parte, Avianca Perú S.A., subsidiaria local, ha acordado el cierre de sus operaciones y el inicio de un proceso de disolución y liquidación.

En tal sentido, las rutas que operaba Avianca Perú S.A. ya no estarán disponibles. Avianca Holdings S.A. y otras subsidiarias continuarán sirviendo rutas hacia y desde el Perú a través de sus hubs de Bogotá y San Salvador una vez se levanten las restricciones dictadas por las autoridades en el marco de la actual emergencia sani-

taria. "La crisis que enfrentamos actualmente ha tenido efectos tangibles y preocupantes para toda la industria aérea en el mundo. Esto nos ha llevado a tener que tomar decisiones difíciles a fin de poder superar esta coyuntura y darle continuidad a la compañía", afirmó Anko van der Werff, CEO y Presidente de Avianca Holdings.

En el 2019, Avianca lanzó su plan de transformación "Avianca 2021", el cual a lo largo de ese año y en los dos primeros meses del 2020, había logrado resultados positivos. Mediante esta estrategia se rediseñó de la red de destinos de Avianca Holding y sus subsidiarias y vinculadas. Sin embargo, las restricciones de viajes por vía aérea impuestas por los gobiernos, en los diferentes países donde operan Avianca Holdings y sus subsidiarias, para afrontar la crisis del COVID-19 han afectado a la compañía crítica debido a los altos costos

Avianca Holdings S.A. se acoge al Capítulo 11 en Nueva York, Estados Unidos, como recurso para favorecer la continuidad de las operaciones y reorganizar sus negocios, mientras Avianca Perú S.A. pasará a disolverse y liquidarse.

fijos que debe afrontar. Del 100% de los países donde opera Avianca, el 88% tiene restricciones totales o parciales en su operación de transporte aéreo de pasajeros, por lo que se ha visto obligado a tomar una serie de medidas extraordinarias como licencias no remuneradas para empleados, reducciones salariales temporales, reducciones de los gastos de capital no esenciales y aplazamiento de pagos de contratos de arrendamiento a largo plazo.

Avianca no puede predecir cuándo se levantarán las actuales restricciones de viaje y una vez que esto suceda, no espera que los ingresos vuelvan a los niveles anteriores a la pandemia en el corto plazo. Estos factores, sumados a las importantes obligaciones financieras de Avianca, hicieron necesario que la Holding tome la decisión de iniciar un proceso de disolución y liquidación a su subsidiaria en Perú.

Esta decisión respalda los esfuerzos de ajuste de tamaño y permitirá a Avianca enfocarse en sus mercados principales al salir de su reorganización supervisada por los tribunales.

Con la disolución de Avianca Perú S.A., se entrará en un proceso de liquidación ordenado y transparente. Este proceso garantiza el cumplimiento de pago de todos los beneficios sociales a los trabajadores, los cuales serán efectuados por la compañía dentro del marco de la liquidación. La subsidiaria peruana empleaba en la actualidad a 906 personas.

Respecto a los clientes con boletos vigentes comprados a Avianca Perú S.A., la compañía ofrecerá diversas opciones de cambio. Los pasajeros que hayan comprado vuelos a Avianca Holdings y a sus otras subsidiarias no tendrán ningún cambio en sus reservas.



Comienza la conversión del Airbus A350 para el Ala de Misión Aérea Especial del Gobierno Federal Alemán

Copyright: Lufthansa Technik AG/Fotógrafo: Kai Hager

El 7 de mayo, Lufthansa Technik AG ha comenzado a trabajar en la conversión de cabina del primero de los tres Airbus A350-900 para el Ala de Misión Aérea Especial del Gobierno Federal Alemán.

La aeronave con el registro civil temporal D-AGAF (después cambiara al registro militar de la Fuerza Aérea Alemana "10 + 03") llegó al aeropuerto internacional de Hamburgo en Fuhlsbüttel al-

rededor de la 1:30 p.m. de este día, donde Lufthansa Technik le proporcionará una cabina de gobierno desarrollada por el Área de Lufthansa Technik's VIP & Special Mission Aircraft Services.

Esta es la primera conversión del mundo de este tipo en un Airbus A350. Como este avión se pondrá a disposición de la Fuerza Aérea Alemana en breve, inicialmente estará equipado con una cabi-

na de transición especial para el transporte de representantes del Gobierno Federal y sus delegaciones acompañantes. El trabajo preliminar correspondiente ya había comenzado en noviembre del año pasado en los talleres VIP de Lufthansa Technik.

Una vez que el avión haya recibido su cabina, está programado para ser entregado al cliente a fines de julio. La cabina de transición se

adapta a los requisitos específicos del cliente. Estará equipado con oficinas y áreas de conferencias, junto a una sala de estar multifuncional. El resto del espacio de la cabina estará disponible para las delegaciones acompañantes. Tendrá un generoso espacio entre los asientos, una cantidad adecuada de baños y modernos equipos de cocina. Solo después de que sus aviones gemelos 10 + 01 y 10 + 02, que aún se encuentra en construc-

ción, reciban una cabina VIP con todas las funciones de Lufthansa Technik el próximo año, la cabina de transición en 10 + 03 también se cambiará por una similar.

"Durante décadas, hemos formado una asociación integral con la Fuerza Aérea Alemana, en el curso de la cual ya hemos equipado una gran cantidad de aviones con cabinas especiales para representantes del gobierno", dijo Kai-Ste-

fan Röpke, Vicepresidente VIP & Special Mission Aircraft Services. "Hoy, por supuesto, estamos particularmente complacidos de poder extender esta cooperación a la generación más moderna de aviones e instalar la primera cabina del gobierno en un Airbus A350. Esta no es la primera vez para nuestro cliente de larga data de la Fuerza Aérea Alemana o para Lufthansa Technik, pero si lo es para toda la industria".

El vuelo sin escalas de Tahití a París establece un récord de aviación comercial

Los récords mundiales a menudo se hacen para afirmar la primacía, pero a veces están inspirados por la necesidad. Este último fue el caso con el vuelo sin escalas más largo con pasajeros, completado en marzo por Air Tahiti Nui.

Con el estallido de COVID-19, los ciudadanos franceses en la isla de Tahití, en el Pacífico Sur, no pudieron regresar a sus hogares debido a las prohibiciones de viajes internacionales. Sin embargo, la aerolínea se dio cuenta de que tenía el equipo para llevar a esas personas varadas a Francia en un salto de 9,765 millas aéreas: un Boeing 787-9 Dreamliner equipado con motores GEnx.

Los vuelos entre Tahití y Europa generalmente

se detienen para reabastecerse de combustible en el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, donde los pasajeros tienen que bajar y pasar la aduana mientras se realiza el servicio del avión. Luego regresan y reanudan sus viajes. Pero la prohibición de los viajeros internacionales que ingresan a los Estados Unidos significa que los ciudadanos franceses no pueden aterrizar en California.

En lugar de encontrar una escala en otro país, Air Tahiti Nui decidió aprovechar la capacidad de alcance extendido del Boeing 787-9 Dreamliner y los vientos de cola beneficiosos, y llevar a los ciudadanos franceses a casa sin parar. Saliendo a las 3:14 am hora local del 14 de marzo, el vuelo voló

hacia el noreste sobre México, el Medio Oeste de Estados Unidos, Ontario y Quebec antes de volar sobre el Atlántico Norte, virar nuevamente sobre las Islas Británicas y finalmente aterrizar en París - 15 horas y 45 minutos después del despegue.

Cuatro pilotos intercambiaron tareas de la cabina mientras transportaban con seguridad a un número no revelado de pasajeros.

No fue el primer vuelo que estableció un récord en los últimos años impulsado por los motores GEnx de GE Aviation. La aerolínea australiana Qantas ha volado aún más lejos en una serie de vuelos experimentales que incluyen un viaje de 2019 de 10,000 millas entre la ciudad de

Nueva York y Sydney. Los 49 pasajeros a bordo estaban equipados con sensores para medir los efectos del viaje aéreo ultralargo. Qantas recientemente finalizó esos vuelos experimentales, denominados Proyecto Sunrise, como resultado de la pandemia COVID-19.

Aún así, desde 2017, la aerolínea ha estado utilizando aviones con motores GEnx en rutas comerciales, incluidos vuelos regulares sin escalas entre Perth en Australia Occidental y Londres, un viaje de 9.010 millas.

El motor GEnx ofrece hasta un 15% de eficiencia de combustible mejorada y un 15% menos de CO2 en comparación con su predecesor GE, los motores CF6. El GEnx también funciona un 40% más silencioso que ese motor. En la actualidad, hay más de 2.000 motores GEnx en servicio para 65 clientes de GE, incluido Air Tahiti Nui.

Por ahora, el viaje sin escalas de Tahití a París fue único. Mientras LA permanezca cerrada a los viajeros internacionales, la aerolínea se detendrá en Vancouver, Columbia Británica o la isla caribeña de Guadalupe.



Air Tahiti Nui Tabitian Dreamliner © Air Tahiti

LATAM anuncia reorganización para asegurar su sostenibilidad a largo plazo

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y los Estados Unidos iniciaron, el 26 de mayo un proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda bajo la protección del Capítulo 11 de los EE.UU. con el apoyo de las familias Cueto y Amaro, y Qatar Airways, dos de los mayores accionistas del grupo. A la luz del impacto sin precedentes que ha generado el COVID-19 en la industria mundial de aviación, este proceso de reorganización le proporciona a LATAM una oportunidad para trabajar con los acreedores del grupo, y otras partes interesadas, para reducir su deuda y obtener nuevas fuentes de financiamiento, dándole las herramientas para transformar al grupo acorde a esta nueva realidad.

El proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 es un marco legal bajo el cual LATAM y sus filiales podrán redimensionar sus operaciones y adecuarlas al nuevo entorno de demanda y reorganizar sus balances financieros, permitiéndoles resurgir como negocios más ágiles, resilientes y sostenibles. LATAM y sus filiales continuarán volando a lo largo del proceso.



Archivo ©Espacio Aéreo

“LATAM entró a la crisis del COVID-19 como un grupo de aerolíneas saludable y rentable, sin embargo, circunstancias excepcionales han generado un colapso de la demanda y no sólo han detenido a la aviación global y sus ingresos, sino que han cambiado a la industria hacia el futuro,” dijo Roberto Alvo, CEO de LATAM. “Hemos implementado una serie de medidas difíciles para mitigar el impacto de esta disrupción sin precedentes a nivel de toda la industria. Pero, al final de cuentas, este camino representa la mejor opción para sentar las bases correctas para el futuro de nuestro grupo de aerolíneas. Tenemos la mirada puesta en un futuro post-COVID-19 y estamos enfocados en transformar al grupo para adaptarlo a una nueva forma de volar, donde la salud y la seguridad de nuestros pasajeros y colaboradores son los objetivos primordiales.”

El grupo ha asegurado el apoyo financiero de sus

accionistas, incluidos las familias Cueto y Amaro, que tienen una relación de larga data con el grupo y Qatar Airways, quienes inyectaron USD \$900 millones en financiamiento adicional bajo una estructura de deudor en posesión (DIP, Debtor in Possession). Estos socios cuentan con un profundo entendimiento de la industria, el grupo y sus desafíos operativos. Su apoyo demuestra su confianza en LATAM, sus filiales y su sostenibilidad a largo plazo. En la medida en que la ley lo permita, el grupo está listo para dar la bienvenida a accionistas interesados en participar en este proceso para suministrar financiamiento adicional. Además, en el momento de la petición, el grupo tenía aproximadamente USD \$1.3 mil millones disponibles. LATAM y sus filiales también están sosteniendo conversaciones con los gobiernos respectivos de Chile, Brasil, Colombia y Perú para buscar apoyo para acceder a financiamiento adicional, proteger empleos, en la

medida que sea posible y minimizar la disrupción de sus operaciones.

“Ante la mayor crisis que se ha dado en la historia de la aviación, y habiendo analizado todas las alternativas disponibles para asegurar la sostenibilidad del grupo, el directorio ha aprobado este camino hacia el futuro. Así como nos hemos adaptado a nuevas realidades que han surgido en el pasado, confiamos en que LATAM podrá ser exitoso en el contexto post-COVID-19, continuar sirviendo a América Latina y conectando a la región con el mundo,” dijo Ignacio Cueto, Presidente del Directorio de LATAM.

El grupo seguirá adaptándose y respondiendo a la pandemia del COVID-19, y se está preparando activamente para dar la bienvenida a sus clientes una vez que se levanten las restricciones de viajes y suba la demanda, garantizando los más altos estándares de seguridad para pasajeros y tripulación que caracterizan a LATAM.

El Programa de Tripulación Comercial de la NASA marca un nuevo inicio con el lanzamiento exitoso de la misión SpaceX Demo-2

El Programa de Tripulación Comercial de la NASA no es nuevo, se ha venido trabajando con varias compañías estadounidenses de la industria aeroespacial para facilitar el desarrollo de los sistemas de vuelos espaciales humanos de EE. UU. desde 2010. El objetivo es tener un acceso seguro, confiable y rentable desde y hacia la Estación Espacial Internacional y fomentar el acceso comercial a otros potenciales destinos de órbita terrestre baja. La NASA seleccionó a Boeing y SpaceX en septiembre de 2014 para transportar a la tripulación a la Estación Espacial Internacional desde los Estados Unidos.

Después de varios años de planeación este hito fue alcanzado a finales de mayo. El vuelo del SpaceX pretendía ser un lanzamiento y una prueba de extremo a extremo al mismo tiempo, para validar el sistema de transporte de la tripulación, incluyendo operaciones de lanzamiento, de sistemas en órbita, atraque y aterrizaje. Esta sería la segunda prueba de SpaceX de su Crew Dragon y la primera prueba con astronautas a bordo, este lanzamiento allanaría el camino en la certificación para vuelos regula-

res con tripulación a la estación como parte del Programa de tripulación comercial de la NASA, por lo que esta misión Demo-2 hacia la Estación Espacial Internacional era una importantísima prueba crítica del sistema de transporte de la tripulación.

El primer lanzamiento, oficialmente conocido como SpaceX Demo-2 de la NASA estaba agendado para el 27 de mayo de este año, en ese día no se llevo a cabo por las condiciones climáticas que eran desfavorables y el lanzamiento fue reprogramado. Finalmente, el 30 de mayo, el cohete SpaceX Falcon 9 con la nave espacial Crew Dragon volvían a la posición de lanzamiento en la histórica Plataforma de lanzamiento del Centro Espacial Kennedy 39A. Durante la cuenta regresiva, el Oficial de Clima de Lanzamiento Mike McAleenan del 45 ° Escuadrón Meteorológico de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos informó que las condiciones estaban en "go" (ir). A las 3:22 pm EDT, los nueve motores Merlin del Falcon 9 se encendieron. La misión SpaceX Demo-2 de la NASA estaba en marcha. En el despegue el Crew Dragon aceleró a sus dos pasajeros a

aproximadamente 17,000 mph y lo puso en curso de interceptación con la Estación Espacial Internacional. El Falcon 9 y Crew Dragon tuvieron un buen desempeño en la subida a la órbita, y la nave espacial se separó del cohete a tiempo, aproximadamente a los 12 minutos de vuelo. Como dato curioso, después de alcanzar la órbita, Behnken y Hurley llamaron a su nave espacial Crew Dragon "Endeavour" como un tributo al primer transbordador espacial. El "Endeavour" original también realizó la penúltima misión del Programa del Transbordador Espacial, que se lanzó en mayo de 2011 desde la misma plataforma.

En la órbita, el Crew Dragon se dispuso a realizar algunas pruebas programadas: una fase de quemado, primera prueba de vuelo manual, uso de las pantallas táctiles en cero-G, revisión de todas las diferentes partes del sistema, entre otras muchas más, antes de su atraque con la Estación Espacial Internacional. La nave espacial está diseñada para su atraque de forma autónoma, pero los astronautas a bordo de la nave espacial y la estación supervisaron diligentemente el enfoque

y el acoplamiento y podrían tomar el control de la nave espacial en caso necesario.

Los astronautas de la NASA Robert Behnken y Douglas Hurley llegaron a la Estación Espacial Internacional el domingo 31 de mayo a bordo de la primera nave espacial estadounidense construida y operada comercialmente para llevar a los humanos a la órbita, abriendo una nueva era en los vuelos espaciales humanos. La pareja de astronautas atracó en el módulo Harmony de la estación espacial a las 10:16 am EDT del domingo.

Behnken y Hurley, son los primeros astronautas en volar al Crew Dragon de SpaceX a la estación y fueron recibidos como miembros de la tripulación de la Expedición 63 por su compañero astronauta de la NASA Chris Cassidy y los dos cosmonautas rusos Anatoly Ivanishin e Ivan Vagner.

Aunque el Crew Dragon de esta misión puede permanecer en órbita unos 110 días, la duración específica de la misión se determinará una vez en la estación en función de la preparación para el próximo lanzamiento de la tripulación comer-

cial. La nave espacial Crew Dragon operativa será capaz de permanecer en órbita durante al menos 210 días como un requisito de la NASA. Al concluir la misión, Crew Dragon se desacoplará de forma autónoma con los dos astronautas a bordo, saldrá de la estación espacial y volverá a entrar en la atmósfera de la Tierra. Luego de un chapuzón frente a la costa atlántica de Florida, la tripulación será recogida en el mar por el buque de recuperación Go Navigator de SpaceX y regresará a Cabo Cañaveral.

El lanzamiento del 30 de mayo marcó el comienzo de la era de la tripulación comercial de los vuelos espaciales humanos en los Estados Unidos. La misión Demo-2 es el último paso importante antes de que el Programa de tripulación comercial de la NASA certifique a Crew Dragon para misiones operativas de larga duración a la estación espacial.

Esta certificación y operación regular de Crew Dragon permitirá a la NASA continuar las investigaciones tecnológicas que se llevan a cabo a bordo de la estación, lo que beneficia a las personas en la Tierra y sienta las bases para la exploración futura de la Luna y Marte a partir del programa Artemis de la agencia, que aterrizará la primera mujer y el próximo hombre en la superficie lunar en 2024.

Es presentada la Bandera de la Fuerza Espacial en la Casa Blanca



Una vista de primer plano del Asesor Alistado Senior de la Fuerza Espacial Sargento Primero en Jefe. El uniforme de Roger Towberman durante la inauguración de la Bandera de la Fuerza Espacial en la Oficina Oval de la Casa Blanca, 15 de mayo de 2020. Foto: Shealah Craighead, Casa Blanca

El 15 de mayo en la Oficina Oval de la Casa Blanca, fue presentada la Bandera Oficial que distingue a la Fuerza Espacial. Esta nueva Fuerza se estableció el 20 de diciembre cuando el presidente de Estados Unidos firmó la Ley de Autorización de Defensa Nacional. También ha sido nombrado el general de la Fuerza Aérea John W. "Jay" Raymond para dirigirla. La Fuerza Espacial está anidada dentro

del Departamento de la Fuerza Aérea y se convirtió en la sexta rama independiente del ejército de los EE. UU., marcando la primera vez desde 1947 en que se ha creado una nueva rama militar.

La responsabilidad general de la Fuerza Espacial es entrenar, equipar y organizar un cuadro de profesionales espaciales que protejan los intereses estadounidenses y aliados en el espacio, al tiempo

que proporcionan capacidades espaciales a la fuerza conjunta.

El mandato de la Fuerza Espacial incluye el desarrollo de profesionales espaciales militares, la adquisición de sistemas espaciales militares, el perfeccionamiento de la doctrina militar para el poder espacial y la organización de las fuerzas espaciales para el uso de los comandos combatientes.

La bandera oficial de la Fuerza Espacial se deriva de elementos clave y centrales del sello de la Fuerza Espacial de los Estados Unidos, presentada en un campo negro bordeado en platino con las palabras "United States Space Force" y números romanos MMXIX (2019) debajo del sello. Imagen por: Space Force graphic



El Gobierno de México ha realizado puentes humanitarios en apoyo a 2,273 personas de diferentes nacionalidades

El Gobierno de México, en coordinación con autoridades estatales y municipales, ha establecido 13 Puentes Humanitarios para desembarcar a dos mil 273 pasajeros y tripulantes, entre ellos 262 mexicanos para trasladarlos a sus lugares de residencia.

De marzo a mayo, en Puerto Vallarta, desembarcaron mil 836 personas de diferentes países; en Cozumel, 141 mexicanos; en Puerto Progreso, 49 ingleses. Además, en San Diego, California, se apoyó a 98 mexicanos y a 149 extranjeros; ahí se realizó un operativo especial, con el apoyo de las autoridades de los Estados Unidos.

Los Puentes Humanitarios consisten en otorgar apoyo para desembarcar a los pasajeros y tripulantes de los cruceros que no fueron atendidos en otros países, trasladarlos al aeropuerto cercano para que

aborden los vuelos a sus lugares de residencia. De esta forma participan, coordinadamente, las secretarías de Salud, Defensa Nacional, Relaciones Exteriores, Gobernación, Marina, Agricultura, Hacienda y Comunicaciones y Transportes; así como las líneas navieras, la comunidad marítima y los gobiernos de los países de residencia de los pasajeros y tripulación.

Las personas y sus pertenencias pasan por un procedimiento preventivo de desinfección individual, realizado por el equipo de Sanidad Internacional, para posteriormente ser trasladarlos en autobús a pie del avión.

Los buques atendidos son: Rotterdam, MS Europa, Osterdam, Westerdam, Marella Explorer II, Celebrity Eclipse, Disney Fantasy, Carnival Glory y Koningsdam. Adicionalmente, se recibieron otras embarcaciones comerciales

y cruceros, si bien no desembarcaron pasajeros y tripulantes, requirieron de los diversos servicios portuarios, como son: avituallamiento, pilotaje, remolque, amarré, agua, recolección de basura y suministros para la tripulación, entre otros.

Asimismo, con el apoyo de los Centros de Control de Tráfico Marítimo, se ha permitido que se realicen cambios y rotaciones de tripulantes de 18 embarcaciones: 11 frente a Ensenada y siete en Puerto Vallarta.

Las autoridades que intervienen para agilizar los trámites y logística de desembarco garantizan la aplicación de los protocolos sanitarios emitidos por la Secretaría de Salud, las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización Marítima Internacional (OMI).

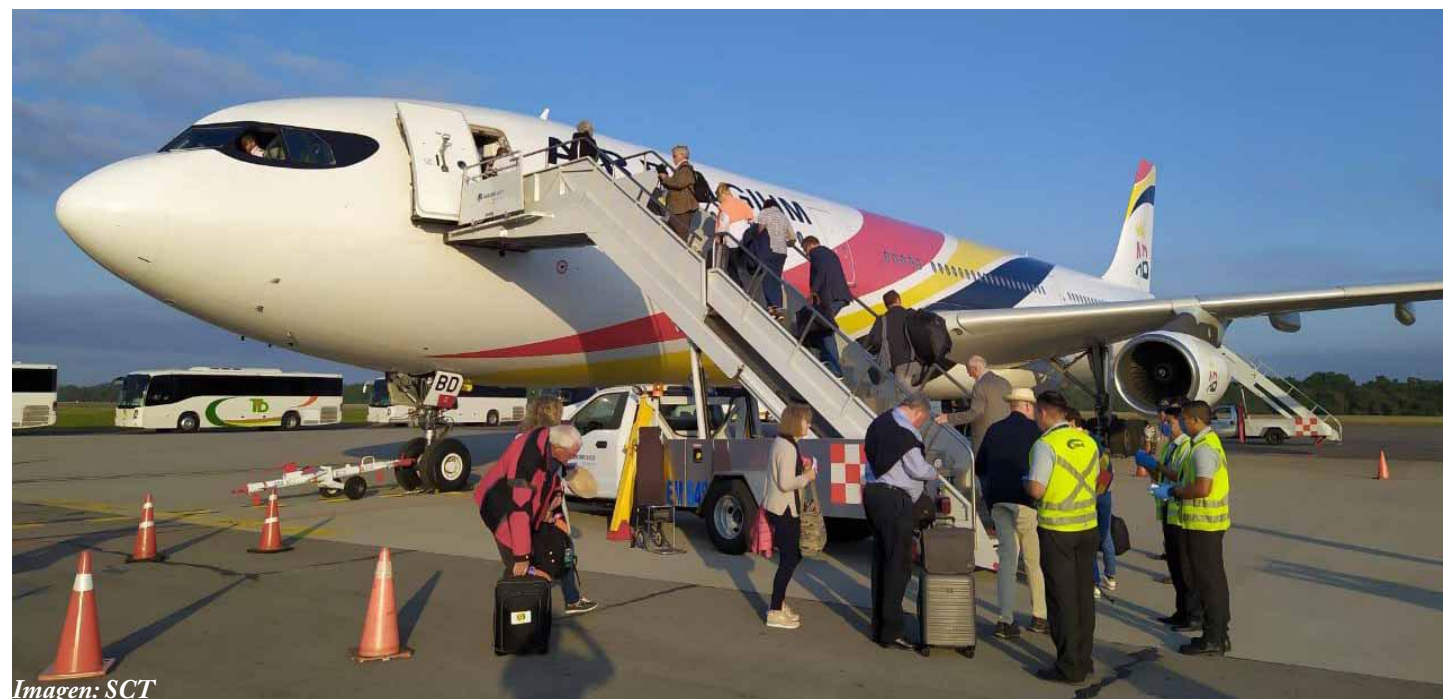


Imagen: SCT

Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos transportan 1,244 toneladas de equipo e insumos médicos a diferentes estados del país.

La Secretaría de la Defensa Nacional informó el 11 de mayo que, como parte de las acciones implementadas por el Gobierno de México para hacer frente a la contingencia de salud ocasionada por el COVID-19, elementos del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos han transportado vía aérea y terrestre 1,244 toneladas de equipo e insumos médicos para hospitales del Sector Salud y para instalaciones militares empeñadas en atender esta pandemia.

Las rutas de transporte han partido de la Ciudad de México con destino a instalaciones médicas y de almacenamiento ubicadas en los estados de Aguascalientes, Baja California, Chihuahua, Coahuila, Colima, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y Zacatecas.

A partir del 31 de marzo de 2020, este instituto armado ha realizado

Se han realizado hasta el 11 de mayo 181 rutas vía terrestre y 19 operaciones aéreas de carga y traslado

45 traslados terrestres, transportando 294 toneladas de equipo e insumos médicos, para el abastecimiento de los hospitales del Sector Salud federal. Asimismo, en 136 rutas terrestres se han movilizado 822 toneladas de suministros clínicos y equipo de protección, que han sido entregados a los Hospitales e instalaciones Militares Covid-19 ubicados en todo el país, lo que hace un total de 1,116 toneladas. Por otra parte, a partir del 29 de abril pasado, se han realizado 19 rutas aéreas, con aeronaves de transporte mediano y pesado "CASA" C-295, "HÉRCULES" C-130 y "SPARTAN" C-27J, transportando 128 toneladas de equipamiento e insumos médicos, así como equipo de protección personal.



SEDENA

Aeronave de la SEDENA aterriza en la Base Aérea Militar No. 9, La Paz, B.C.S., continúa el traslado de insumos y material médico

El 28 de mayo, como parte de las acciones realizadas en la aplicación del Plan DN-III-E, derivado de la contingencia de salud ocasionada por el COVID-19, aterrizó en las instalaciones de la Base Aérea Militar Número 9 en la Paz, procedente de la Ciudad de México, una Aeronave C-130, matrícula 3616, perteneciente a la Fuerza Aérea Mexicana, transportando 8.2 toneladas de insumos médicos, mobiliario y equipo de protección personal. El material recibido será distribuido por personal militar en las Unidades Operativas de Terapia Intensiva y de Hospitalización, habilitadas en las Instalaciones del Campo Militar de esta Ciudad, los cuales son operados por la Secretaría de la Defensa Nacional, garantizando así el abastecimiento de material y equipo para el tratamiento de pacientes diagnosticados y con sospecha de contagio de COVID-19.



SEDENA



Imagen SEDENA

Elementos de la Secretaría de Marina- Armada de México se gradúan de la Academia de la Guardia Costera (USCGA) y la Academia Naval de los Estados Unidos de América

La Armada de México como parte de la Secretaría de Marina-Armada de México dio a conocer que, como parte de los intercambios académicos que efectuó con los Estados Unidos de América, tres Guardiamarinas pertenecientes a la Heroica Escuela Naval Militar, se graduaron con honores de reconocidas academias navales en ese país, esto, debido a la obtención de una beca en 2016, que constó de cuatro años de estudios.

El pasado 12 de mayo se graduaron los Guardiamarinas Claudio Valdés García y César Alfonso Mora Martínez, de la carrera de Arquitectura Naval e Ingeniería Marina, en la Academia Naval de Annapolis, de los Estados Unidos de América (USNA), siendo alumnos de la Generación 2016-2020 de ese plantel.

Asimismo el 22 de mayo, la Guardiamarina Daniela Pimentel Espino, se graduó de la Academia

de Guardia Costera de los Estados Unidos de América (USCGA), donde estudió la carrera de Arquitectura Naval e Ingeniería Marina, siendo parte de la Generación 2016-2020.

Es importante destacar la notable participación de los Guardiamarinas en esas instituciones, ya que debido a sus conocimientos, éstos se graduaron con Honores obteniendo los mejores promedios.

Durante sus estudios, el Guardiamarina Claudio Valdés García originario de la Ciudad de México, fungió como Oficial de Instrucción y Sargento de Pelotón de la 6ta. Compañía; su proyecto final Capstone del rompe hielos Arktos, fue escogido para participar ante la SNAME (Society of Naval Architecture and Marine Engineering), y al graduarse obtuvo un título menor en la lengua francés.

Por su parte, el Guardiamarina César Alfonso Mora Martínez oriundo de Manzanillo, Colima, fue miembro activo del Escuadrón de Patrullas Costeras de la Academia (YP Squadron), fungió como Sargento de Pelotón dentro de la 18va. Compañía y resaltó al encontrarse en las listas de honor del Comandante del Cuerpo de Cadetes y del Decano.

La Guardiamarina Daniela Pimentel Espino nacida en Ixtapa-Zihuatanejo, participo dentro del club latinoamericano llegando a fungir como presidenta del mismo; por su desempeño académico y militar llegó a ser Comandante de la Compañía H "Hotel" y finalmente se graduó con honores al obtener un promedio final de 3.2 en sus estudios.

Cabe destacar que ante la pandemia que se vive por COVID-19, la graduación de citado personal naval se llevó a cabo de manera virtual, como medida preventiva para evitar contagios por el virus que afecta a la población a nivel mundial.

Una vez que dichos elementos arriben a nuestro país, se les efectuará una revisión médica y estarán en un periodo de aislamiento por 14 días, como medida de prevención por motivo de la emergencia sanitaria por COVID-19. Posteriormente, realizarán un periodo de actualización a bordo de unidades de superficie de la Armada de México, con el fin de aplicar los conocimientos adquiridos en citadas academias.

Guardiamarina Daniela Pimentel Espino (Derecha) © SEMAR



FAMEX-2021 sigue firme para el año entrante y continúa preparándose

A poco menos de un año del inicio de la Feria Aeroespacial de México (FAMEX-2021) continua su preparación; además del reto de cambio de sede a Querétaro, se ha presentado, sin precedentes en la historia moderna la Pandemia Covid-19 con efectos globales en salud y economía y esta última, sin fecha de recuperación.

Hablando del sector aeroespacial, se han cancelado eventos aeronáuticos, como ILA Berlín, Farnborough Londres, Hannover Messe Alemania, Shanghai China y FIDAE Chile, entre muchos más.

La aviación comercial y privada a nivel mundial se han visto severamente afectadas, tienen 90% de suspensión de vuelos y México no es la excepción; de sus 355 aeronaves de aerolínea, el 88% está en tierra y las cancelaciones de vuelos subieron al 75%.

FAMEX tiene esperanza en que la pandemia sea controlada y estamos trabajando arduamente con el Gobierno de Querétaro para ofrecer el mejor evento aeronáutico de América Latina, por ello se ha llevado a cabo una enorme actividad de videoconferencias y Webinars.

Llevamos más del 50% de espacios reservados. FAMEX-2021 será el 1er. evento aeronáutico internacional post Covid-19 del mundo; con los EUA como "Partner Country" que contará con una participación relevante, al igual que Alemania con el Hannover Messe.

Francia, Canadá y otros 37 países tendrán encuentros de negocios importantes en beneficio de México y su industria. Adicionalmente, participará con un Pabellón, la "Alianza Centro-Occidente-Bajío" integrada con cinco Estados de esa región.

FAMEX-2021, se convertirá en un motor más para la reactivación económica nacional y mandará el mensaje al mundo de que México está de pie, con expectativas de crecimiento y como una gran nación.

Mostraremos la organización, capacidad y profesionalismo de los mexicanos e impulsaremos el sector aeronáutico para colocarnos dentro de los diez principales productores aeronáuticos del mundo; FAMEX-2021, será el escaparate que otros sectores deben aprovechar para enviar un mensaje de confianza como destino de inversión extranjera, de confianza para nuestros socios comerciales del T-MEC, un mensaje a los ciudadanos del mundo sobre el mejor destino turístico, y desde luego promover la productividad nacional.

General de Ala P.A. D.E.MA. Rodolfo Rodríguez Quezada. Presidente FAMEX 2021 ©Espacio Aéreo



M-345: el nuevo jet entrenador de Leonardo certificado y listo para el mercado global



Entrenador M-345. © Leonardo Company

La certificación inicial del M-345 es el resultado de intensas actividades de prueba en vuelo y en tierra, que suman casi 200 vuelos, realizados también gracias a la colaboración con la Fuerza Aérea Italiana, con el objetivo de evaluar el cumplimiento de aeronaves y equipos con estrictos estándares de rendimiento y seguridad.

Leonardo se complace en anunciar que la DAAA (Dirección de Armamento Aéreo y Aeronavegabilidad), la Autoridad de Certificación del Ministerio de Defensa de Italia, ha emitido la «Certificación Inicial» para el nuevo avión de entrenamiento M-345 de Leonardo. Este importante logro para el programa M-345 es el resultado de intensas actividades con doscientos vuelos dedicados registrados junto con el apoyo crítico del Centro de Pruebas de Vuelo de la Fuerza Aérea Italiana, 61a Ala y 10ma Unidad de Mantenimiento de Aeronaves.

Lucio Valerio Cioffi, Director Gerente de la División Leonardo Aircraft, comentó: «El logro de la Certificación Inicial para el M-345, único en su segmento de costos de adquisición y operación, confirma que el avión presenta excelentes características y capacidades y lo pone a disposición para el mercado internacional. Este resultado proviene de una colaboración consolidada entre la industria, la Autoridad de Certificación y la Fuerza Aérea Italiana bajo un esfuerzo nacional completo y encarna el patrimonio en la excelencia en el entre-

namiento que es ampliamente reconocido por las Fuerzas Armadas italianas».

La certificación inicial del M-345 marca el primer caso de aplicación de la nueva regla AER (EP) P-21 para un avión de ala fija. Esta norma adopta el EMAR-21 europeo (Requisitos de aeronavegabilidad militar europea), un requisito de certificación internacional estricto que también será beneficioso para la exportación de la aeronave.

El M-345, gracias a su rendimiento y al avan-

zado sistema de entrenamiento integrado, proporciona a la Fuerza Aérea una mejora significativa en la efectividad del entrenamiento, una mayor eficiencia y una fuerte reducción de los costos operativos. El nuevo avión, diseñado para satisfacer las necesidades de entrenamiento básico y básico/avanzado, complementará los M-346 utilizados para la fase avanzada de entrenamiento de pilotos y, en el marco del proyecto «International Flight Training School», apoyará el refuerzo y la internacionalización de la oferta de entrenamiento lanzada por Leonardo en asociación con la Fuerza Aérea Italiana.

El sistema de entrenamiento integrado basado en el M-345 confirma el liderazgo tecnológico mundial de Leonardo en el entrenamiento de pilotos asignados a aeronaves de generación actual y futura, beneficiándose de la experiencia y la tecnología ya desarrolladas para el M-346, incluida la capacidad de «Construcción virtual en vivo». Esto permite la integración de la aeronave en vuelo con elementos simulados de «amigo» o «enemigo», permitiendo que el futuro piloto esté expuesto a la complejidad de cada posible escenario operativo.

España completa con éxito el primer mes liderando la “Política del Cielo” de la OTAN en el Báltico

España completará su primer mes liderando la rotación actual de la misión de vigilancia del aire del Báltico de la OTAN esta semana, después de asumir el 1 de mayo. Con base en la base aérea de Šiauliai en Lituania, la Fuerza Aérea española está ayudando a proteger el espacio aéreo de los aliados bálticos de la OTAN en Estonia, Letonia y Lituania hasta finales de agosto. El despliegue de España se complementa con destacamentos de aviones británicos en Šiauliai, así como aviones franceses con base en la base aérea de Amari en Estonia.

“La pandemia de COVID-19 es una prueba para todos nosotros.

mos aquí para liderar esta misión como prueba de la solidaridad española y el compromiso con la OTAN y los países bálticos”, dijo. El despliegue de la policía aérea báltica de la OTAN es una misión defensiva que ve a los aliados enviando aviones para patrullar el espacio aéreo de los tres estados bálticos, que no tienen aviones de combate propios. El programa Air Policing mantiene a los aviones de combate en alerta las 24 horas, los 7 días de la semana y listos para luchar en caso de actividad aérea

sospechosa cerca de las fronteras de la Alianza. Los aviones de la OTAN interceptan habitualmente aviones militares rusos cerca de los estados bálticos que con frecuencia no cumplen con las normas internacionales de seguridad aérea. La Base de la Fuerza Aérea de Lituania en Šiauliai ha sido la principal base operativa para la Vigilancia Aérea Báltica de la OTAN desde 2004. Desde entonces, ha apoyado a 17 aliados diferentes que contribuyen a la misión. Esta es la séptima vez que la Fuerza Aérea española ha contribuido a la vigilancia del aire del Báltico.



Imagen: Hornets F/A-18 de la Fuerza Aérea Española regresan a la Base Aérea de Šiauliai en Lituania después de una lucha simulada de entrenamiento. © OTAN

Al establecer los procedimientos correctos y trabajar junto con nuestros colegas aliados, hemos podido contener la propagación de COVID-19 en esta base y hemos creado los cimientos para el logro exitoso de la misión, dijo el Teniente Coronel Antanas Matutis, comandante de la base aérea de Šiauliai. “Mi país apoyará activamente la misión de la OTAN a casi tres mil quinientos kilómetros de Zaragoza, hogar de nuestro Ala en España, al mismo tiempo que garantizará la vigilancia del aire en casa”, dijo el comandante del destacamento español, Teniente Coronel Jesús Gutiérrez Gallego. “A pesar de la situación actual que afecta a todos los países de la OTAN, esta-

Un F/A-18 de la Fuerza Aérea Española regresa a su hangar en Šiauliai © OTAN

F-35 de la USAF se estrelló en la base Aérea de Eglin

Un F-35A Lightning II asignado al 58 ° Escuadrón de Cazas se estrelló al aterrizar alrededor de las 9:30 pm EDT del 19 de mayo. El piloto fue expulsado con éxito y fue transportado al 96th Medical Group Hospital para su evaluación y monitoreo. El piloto estaba en condición estable. En el

momento del accidente, el piloto estaba participando en una rutina de entrenamiento nocturno. El grupo de respuesta de la 96.ª ala de prueba estaban en la escena y el sitio fue asegurado. El accidente se encuentra bajo investigación. No hubo pérdida de vidas o daños a la propiedad civil.

F-22 se estrella cerca de la base Aérea de Eglin

Un F-22 asignado al 43° Escuadrón de Cazas, parte del 325° Ala de Combate, actualmente en la base Aérea de Eglin, se estrelló aproximadamente a las 9:15 a.m. de la mañana del 15 de mayo. La ubicación del accidente fue de 12 millas al noreste de la base principal de Eglin en el campo de prueba y entrenamiento.

No había otras personas en el avión. No hubo pérdida de vidas o daños a la propiedad civil relacionados con el accidente.

La misión era un vuelo de entrenamiento de rutina con el 33° Ala de combate. Una junta de oficiales investigará el accidente.

El sitio del accidente fue asegurado

Foto: U.S. Air Force/Samuel King Jr.



Un A320 de Pakistan International Airlines (PIA) se estrelló cerca de Karachi, Pakistán

Uno de los accidentes más dramáticos acontecido en los últimos tiempos fue el ocurrido el 22 de mayo, el vuelo 8303 de Pakistan International Airlines (PIA) con matrícula AP-BLD se estrelló aproximadamente a un kilómetro de la pista del aeropuerto de Karachi en Pakistán y estalló en llamas en una zona residencial al este del aeropuerto. De acuerdo a la línea aérea, la aeronave procedente de Lahore contaba con 91 pasajeros y 8 miembros de la tripulación incluyendo a los pilotos. De todos ellos solo sobrevivieron al accidente 2 personas. El número de fallecidos en tierra por el choque en la zona residencial sigue sin ser confirmado. El 28 de mayo la grabadora de voz del desafortunado avión A320 del vuelo PK 8303 fue encontrada en el lugar del accidente.

El 22 de mayo todo ocurrió muy rápido. El piloto trató de aterrizar la aeronave en el aeropuerto de Karachi aproximadamente a las 9:34 a.m. (horario de Pakistán), pero no lo logró, por lo que se "fue al aire", en lo que parecía una situación normal y controlada, ascendió a 3175 pies, pero al volver a realizar la aproximación, el piloto le comentó al controlador haber perdido ambos motores y declaró "Mayday", y según los datos de FlightRadar24,

la señal se perdió a las 9:40 a.m., poco después el A320 se estrellaba.

Al día de hoy se cuentan con más datos. De acuerdo al ATC de Karachi, el avión tenía un perfil muy alto y el capitán fue informado al respecto. Además existen imágenes del avión antes del accidente que muestran daños en la parte inferior de ambos motores, lo que confirma las grabaciones de audio de una falla técnica; pero en un video de inspección en la pista del aeropuerto de Karachi donde intentó aterrizar el piloto, se encontraron varias marcas de raspado que coinciden con los motores del A320, lo que aclararía por que los motores tenían marcas oscuras en su parte inferior. Estas 3 marcas de raspado indicarían que la aeronave bota 3 veces sobre la pista sin el tren de aterrizaje abajo; esta versión aún no se ha hecho oficial, pero ya ha ocurrido antes en PIA, el 4 de febrero de 1986, un Boeing 747-282B aterrizó en el aeropuerto de Islamabad alrededor de las 9:00 a.m. de la mañana, sin bajar el tren de aterrizaje, afortunadamente, todos sobrevivieron a este accidente causado por un error del piloto.

Tendremos que esperar a que las autoridades publiquen dictamen final oficial, que ojala no tarde años.

La Capitana Jenn Casey de la RCAF (Real Fuerza Aérea Canadiense) fallece, en un accidente de los Snowbirds

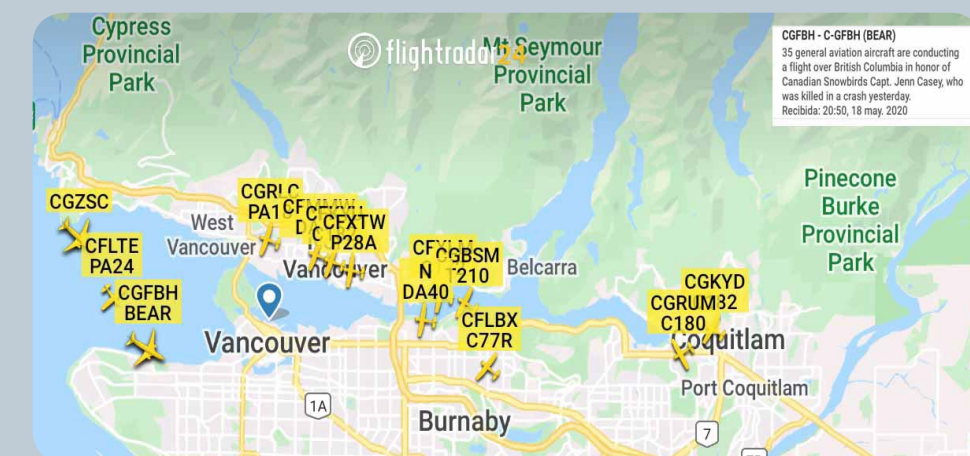
El equipo acrobático "Snowbirds" de las Fuerzas Canadienses anunciaron el 29 de abril que cruzarían Canadá para saludar a la población canadiense que combatía la propagación del COVID-19. Esta misión única se llamó "Operación Inspiración". El 17 de mayo, aproximadamente a las 11:45 a.m. despegaban en formación, dos aeronaves del aeropuerto de Kamloops, el Snowbird 11, un tutor de CT-114 que iba como ala izquierda, se inclinó poco después del despegue, hacia la izquierda, realiza un descenso vertical muy cerca del terreno, hace un tonel una vez y luego se estrella contra el terreno, poco antes del impacto y con muy poca altura se ven dos asientos eyectables saliendo del avión. El CT-114 se estrelló contra un vecindario cercano. En la aeronave viajaban dos personas, la Capitana Jenn Casey, Oficial de Asuntos Públicos del equipo, quien trágicamente no sobrevivió y el piloto del avión, el Capitán Rich MacDougall, quien resultó con heridas y fue dado de alta el 21 de mayo.

El 1 de junio se publicó en la página web de la RCAF, un informe preliminar del accidente, que establece: "Después de un análisis detallado de las imágenes de video recuperadas para la investigación, se reveló un ave muy cerca de la entrada del motor derecho del avión durante la fase crítica del despegue". Este el segundo accidente en menos de un año para el equipo canadiense, el 13 de octubre del año pasado, un CT-114 se estrelló antes de un espectáculo aéreo a 13 millas al sudoeste del Atlanta. El piloto fue expulsado de manera segura. La flota de Tutor CT-114 se ha colocado en una pausa operativa, y la "Operación Inspiración" se ha retrasado indefinidamente.



Capitana Jenn Casey © RCAF

La Capitana Jenn Casey nació en Halifax, Nueva Escocia. Se unió a las Fuerzas Armadas de Canadá en agosto de 2014 como oficial de entrada directa. Tenía una Licenciatura en Artes de la Universidad Dalhousie, una Licenciatura en Periodismo de la Universidad de King's College y una Maestría en Estudios Interdisciplinarios de la Universidad Royal Roads. Su primera asignación como Oficial de Asuntos Públicos fue en 8a Ala en Trenton, el hogar de movilidad aérea de la Real Fuerza Aérea Canadiense. Pasó la temporada 2018 con el equipo de demostración CF-18, viajando por América del Norte y el Reino Unido con el avión NORAD 60. La Capitana Casey se unió a los Snowbirds de las Fuerzas Canadienses en noviembre de 2018.



35 aeronaves de aviación general realizaron el 18 de mayo un vuelo sobre la Columbia Británica (Canadá) en honor a la Capitana Casey © Flightradar24

Tres Boeing Dreamlifters transportan EPP a Carolina del Sur para reforzar la lucha en contra del COVID-19 en todo el estado

El 11 de mayo Boeing completó otro conjunto de misiones aéreas en contra del COVID-19, desplegando tres aviones Dreamlifter para transportar más de 150,000 gafas protectoras y caretas desde China a los Estados Unidos. Boeing trabajó en sociedad con la Universidad Médica de Carolina del Sur (MUSC) para entregar el equipo de protección personal (EPP) a profesionales de atención médica de primera línea en el sistema MUSC.

“El vuelo de hoy pone el equipo de protección personal esencial en manos de los profesionales de atención médica de primera línea de Carolina del Sur y ayuda a MUSC a apoyar aún más a la comunidad durante la pandemia de COVID-19”, dijo el presidente y CEO de Boeing, Dave Calhoun. “Estoy increíblemente orgulloso de los miembros de nuestro equipo de Boeing en todo el mundo por

Boeing transportó más de 150,000 gafas protectoras y caretas como parte de los esfuerzos continuos de la compañía en la lucha contra el COVID-19

su trabajo para ayudar a detener la propagación de COVID-19 y estoy agradecido por nuestro gobierno y socios de la industria que se han unido a nosotros en la respuesta a la pandemia”.

El equipo de MUSC Health usará el EPP para apoyar la revitalización de la economía y aumentar los esfuerzos de extensión comunitaria de COVID-19, incluidas las pruebas de diagnóstico y las pruebas de anticuerpos, en todo Carolina del Sur.

MUSC Health, bajo la guía de la Legislatura de Carolina del Sur y en asociación con el Departamento de Salud y Control Ambiental de Carolina del Sur (DHEC), ha esta-

blecido sitios móviles de detección y recolección en áreas rurales y desatendidas.

La configuración móvil permite a los proveedores de atención médica rotar los sitios, llegando a las personas que experimentan barreras para el acceso a la atención médica para la detección de COVID-19. Las comunidades rurales y marginadas han experimentado disparidades en el acceso a la detección, prueba, prevención y tratamiento de COVID-19 en Carolina del Sur y en los EE. UU.

El equipo de MUSC Health que lideró este esfuerzo fue el primero en los EE. UU. en lanzar una



Boeing Dreamlifters © Boeing



Cargando los Dreamlifters © Boeing

Los miembros del equipo de atención médica de MUSC usarán el EPP para ayudar con las pruebas comunitarias COVID-19 en todo el estado y los esfuerzos de divulgación, que son críticos para la recuperación y una revitalización económica por etapas

do, la carga médica fue transportada en el lóbulo inferior de los tres aviones, mientras que componentes del Boeing 787 fueron transportados en la bodega de carga de la cubierta principal.

plataforma combinada virtual de atención de urgencia y un sitio de recolección de muestras. Ahora están trayendo una versión de este modelo exitoso a las comunidades que más lo necesitan.

“En nombre de toda nuestra familia de MUSC, me gustaría expresar un sincero agradecimiento al equipo de Boeing por ayudar a hacer posible el envío crítico de EPP de hoy”, dijo el presidente de MUSC, David J. Cole, MD, FACS. “Estas gafas y protectores faciales nos permitirán continuar ampliando nuestra capacidad de probar y monitorear el COVID-19 a medida que las empresas y las

comunidades comienzan a avanzar. Aumentar el acceso a las pruebas en las áreas de mayor necesidad en todo nuestro estado es una parte esencial de este trabajo. Debemos continuar protegiendo a nuestras poblaciones más vulnerables. Boeing y MUSC tienen una asociación de larga data, y la entrega de hoy es otro ejemplo de dos grandes instituciones de Carolina del Sur que se unen en apoyo de nuestra comunidad local”.

Similar a las misiones aéreas anteriores transportadas por el Dreamlifter, un Boeing 747-400 Large Cargo Freighter converti-

Boeing donó el costo del transporte de la misión, con Atlas Air operando los vuelos en su nombre.

Se han programado vuelos adicionales para entregar un total de 400,000 unidades de EPP a MUSC en el futuro cercano y continúa apoyando a las comunidades locales y a los heroicos profesionales de la salud que trabajan incansablemente para detener la propagación de COVID-19, además está coordinando estrechamente con los funcionarios del gobierno de EE. UU. sobre la mejor manera de ayudar a las áreas con mayor necesidad.