

# NEWSLETTER

## Boletín Interno de Eliance



Nuevo año, nuevas ilusiones, algunas viejas dificultades, pero siempre optimistas en lo que está por llegar.

POR JUAN CARLOS MARTÍNEZ, CEO

Estamos muy cerca de renovar alguno de los contratos históricos de Eliance y espero, muy pronto, poder confirmar que se materializan para los próximos años. *También estamos analizando nuevas oportunidades que puedan contribuir a nuestro crecimiento.*

Detrás de todos los progresos y éxitos comerciales están los hombres y mujeres de Eliance. Trabajamos en un entorno muy difícil, en una coyuntura económica que no nos da ni un momento de respiro, pero sé que todos los momentos de frustración que sentimos en las bases, los talleres y las oficinas, se convierten en sentimientos de orgullo cuando somos conscientes de la importancia de nuestro trabajo.

Las cifras de 2022 son muy reveladoras:

- 21.000 Horas de vuelo totales.
- 26.400 Despegues.
- 7.000 Pacientes trasladados.
- 6.700 Horas de vuelo de lucha contra incendios.



Dicho de otra forma, de media en 2022, *cada día hubo 5 aeronaves de Eliance en vuelo, y se transportaron 22 pacientes.*

*Sois un equipo extraordinario y me siento orgulloso de trabajar con vosotros.*

# NEWSLETTER

VOL. 7



## 'Caminos de Santiago. Entre el cielo y la tierra' Eliance Aerial Film Services

Una producción de RTVE en colaboración con Tarabilla 97, dirigida por **Sergio Cabrera y José Azpiroz**.

Una muestra de **imágenes espectaculares rodadas en 4k** con helicóptero EC-IDM equipado con el sistema Shotover y nuestra cámara Red Weapon 6K con lente Fujinon Cabrio ZK 25x300mm, drones y cámaras en las tres rutas principales que llevan a Santiago de Compostela.

**Eliance Aerial Film Services** ha realizado este proyecto complejo en el que destaca el cumplimiento de los horarios y tiempos estimados; muchas localizaciones que cubrir con alternativas preparadas de antemano para no demorar en caso de imprevistos.

Como resultado, un excelente trabajo gracias al equipo constituido por Gustavo Cifuentes y Javier González

## NOTICIAS

### ➤ Adiós a la chatarra de vehículos caídos a barrancos del Risco de Famara

El Cabildo de Lanzarote procedió a la retirada de 15 vehículos precipitados en las laderas del Risco de Famara y el Barranco de Temisa.

Efectivos del cuerpo de bomberos del Consorcio de Seguridad y Emergencias se ocuparon de la tarea con la ayuda de un helicóptero para el transporte de materiales de la compañía **Eliance Helicopter Global Services**.

### ➤ Espectaculares imágenes: Llega a La 2 la tv movie y serie 'Caminos de Santiago. Entre el cielo y la tierra'

Una tv movie que continúa como una serie de siete capítulos para redescubrir los ya milenarios Caminos, que constituyen hoy por hoy la "calle mayor de Europa".

# NEWSLETTER

## Entrevista

TTAA al detalle  
POR ALLISON QUERALES

De la mano de Javier González, Técnico Especialista en sistemas audiovisuales, y David Varo, Resp. SPO y Piloto especialista en Trabajos Aéreos; desgranamos una de las unidades de negocio más fantásticas de la compañía.

Comencemos por hablar sobre, ¿cómo se organiza cada TTAA?

**R. Javier:** Por un lado, hay un *trabajo interno* en coordinación con el Dpto. de Operaciones para la preparación operacional y documental del vuelo, y con los Dptos. De Mantenimiento y Operaciones en Tierra para coordinar apoyo logístico, combustible, zonas de pernocta, etc. Por otro lado, *junto con el cliente*, se revisan cuestiones técnicas y artísticas, como el estilo fotográfico y el material cinematográfico que se requiere. Cada proyecto exige una configuración de equipos específica, en base a las directrices de los directores de producción y fotografía, y en función de si el rodaje es diurno o nocturno.

Por poner un ejemplo, uno de los trabajos más complejos en cuanto a requerimientos técnicos audiovisuales fue para la serie “La Fortuna”, de Alejandro Amenábar, ya que utilizamos diferentes lentes y cámaras para filmar las distintas secuencias aéreas, entre ellas helicópteros Blackhawk aterrizando sobre un buque en alta mar o un convoy militar de más de 10 vehículos por el centro de Madrid.

**R. David:** En trabajos como el *Heliesquí* se requiere de un briefing anterior al vuelo donde participa un experto en nivología y aludes, los guías y el piloto; en este briefing se estudia el estado de la nieve, el riesgo de aludes y las zonas donde se va a esquiar. En el desencadenamiento de avalanchas con la *Daisy Bell*, tanto en las estaciones de esquí como en carreteras afectadas por riesgo de avalanchas, lo más importante es cerrar el acceso de personas y vehículos a las mismas antes de iniciar la operación; el resto de los trabajos de carga externa como

cafeterías, refugios de montaña y otros trabajos de mantenimiento en zonas de difícil acceso, aparte de los briefings de seguridad lo más importante es la preparación de las sacas o los paquetes de materiales que siempre son revisados por el personal de Eliance antes de su transporte.

*En las filmaciones, ¿existe una planificación previa que prioriza un boceto de improvisación o está todo más cerrado en guion de lo que puede parecer?*

**R. Javier:** Todo está muy planificado previamente. Existe un guion detallado de los planos que se quieren filmar, así como las horas de luz, posiciones de cámara y movimientos, cuadro etc. *Sin embargo, muchos directores improvisan sobre la marcha* y piden secuencias adicionales fuera de lo planificado.

Entre ellos, durante el rodaje de la película de acción “Xtremo” para Netflix, sobrevolando Barcelona de noche hubo unas revueltas espontáneas con intervención policial que sirvieron de escenario acorde al guion de la productora.

*¿Con qué equipo humano y técnico contáis? ¿Con cuántas cámaras grabáis?*

**R. Javier:** En el helicóptero habitualmente vuelan 4 personas, piloto, operador, director y director de fotografía. Hay proyectos donde algún miembro de Productora, por recelo al medio aéreo se niega a volar; y otros como un spot para “Scania” en el interior de una profunda cantera en Galicia donde por potencia solo volamos la tripulación de Eliance.



# NEWSLETTER

## Entrevista

TTAA al detalle  
POR ALLISON QUERALES

En tierra contamos con un técnico de mantenimiento de aeronave que se encarga de dar asistencia al helicóptero y controlar las operaciones de despegue y aterrizaje, así como de repostaje.

En la parte técnica contamos con diferentes equipos de filmación giroestabilizados adaptados al helicóptero, así como numerosos accesorios que usamos en función de las necesidades de cada trabajo.

**R. David:** En Vielha contamos con un operador de Eliance que es el encargado de la seguridad en tierra y, junto al piloto, son los responsables de la revisión de las cargas antes de la realización del trabajo. A su vez, disponemos del apoyo de todo el personal de las empresas contratantes, parte fundamental para la realización de los trabajos; es imprescindible la confianza en el equipo humano, tanto del personal de Eliance como el personal externo.

En cuanto al material técnico, disponemos de una equipación muy variada: eslingas para atar materiales, eslingas de plasma de diferentes medidas que van desde los 7 hasta los 60 mts, cubilotes para el transporte de hormigón, una DaisyBell para el desencadenamiento de avalanchas, y un gancho automático necesario para el montaje de torres y mantenimiento de telesillas de estaciones de esquí.

En cuanto a las filmaciones, ¿es muy reciente la incorporación de la Shotover F1? ¿Qué cámara usabais hasta entonces?

**R. Javier:** Hace 25 años empezamos usando cámaras cinematográficas con chasis de película que duraban escasos 5 minutos y las sujetábamos como podíamos para evitar las vibraciones, filmando con las puertas abiertas y volando de lado. ¡Eran otros tiempos!

Después, incorporamos el primer sistema giroestabilizado, el sistema Wescam 24ss y sus

versiones posteriores.

De ahí dimos el salto al sistema Cineflex, introduciendo la calidad de imagen en HD. Finalmente, *hace cinco años compramos el sistema Shotover F1*, que nos metió de lleno en la industria del cine y plataformas televisivas como Netflix, Amazon, Movistar o HBO.

*Habréis vivido numerosas experiencias. ¿Qué trabajos recordáis especialmente?*

**R. Javier:** Las más de 3.000 horas de vuelo de filmación acumuladas a lo largo de los últimos 18 años me han llenado de recuerdos y vivencias, pero hay algunos trabajos a los que tengo especial cariño como es el caso de las dos películas documentales que hicimos para Wanda Films, *“Guadalquivir”* y *“Cantábrico”*, donde pude filmar la naturaleza y sus animales salvajes en estado puro, como los flamencos en Doñana o los rebecos en Picos de Europa. Fue toda una experiencia, no solo por la magia del entorno sino por la dificultad que conllevó.

Volar filmando sobre los Alpes en una *Diamond A42*, sobre la selva colombiana con un Bell 206-L3, la ciudad de *Berlín por la noche* en un AS-350 B2, o el canal de Panamá en un EC-130 B4 son otros recuerdos bonitos que me vienen a la cabeza.

**R. David:** Ha habido situaciones de tensión o donde vas muy al límite con las cargas... siempre manteniendo los estándares de seguridad que marca la compañía, pero, muchas veces ocurre que te dicen que la carga como mucho son 800 kilos y *llegas al sitio y resulta que son más de 900 o 1000 kg* y resulta que no puedes quitarle peso porque es una pieza de una torre o algo que no se puede desmontar. Ese momento es cuando hay que afinar mucho los sentidos y las manos para no pasar los límites del helicóptero.



# NEWSLETTER

## Entrevista

Una entrevista a 3 bandas  
POR ALLISON QUERALES

### Habládnos de vuestra experiencia laboral

**R. Javier:** Siempre tuve especial interés por la fotografía y la imagen en general. Eso me llevó a orientar mis estudios hacia la Publicidad y el Marketing, especializándome después en Dirección de Fotografía en la Escuela Cinematográfica de Madrid.

Trabajé inicialmente como freelance en series de televisión, cine y videoclips, y desde 2004 me centré en la cinematografía aérea como técnico y operador.

Esta profesión requiere una formación continua para manejar los distintos equipos, esto incluye su mantenimiento, instalación y operación. En mi caso he recibido, entre otros, cursos de formación en Cineflex Canadá y en Shotover Australia, y recientemente he completado mi formación como piloto de drones.

**R. David:** Pues me gustaría destacar que desde que empecé a hacer este tipo de trabajos las cosas han cambiado mucho; a mí me dijeron un día: *"te vas a Vielha que te van a enseñar a hacer cargas"*; ni cursos teóricos ni nada, me llevaron un par de días a ver como se hacían los trabajos, me dieron un par de días de instrucción de doble mando, y todo lo demás ha sido de autoaprendizaje... A día de hoy, hay que hacer mil cursos teóricos y un montón de horas de entrenamiento antes de poder empezar a hacer los trabajos de carga y, luego, hay que cumplir con la norma y realizar los ciclos necesarios antes de poder ir haciendo trabajos más específicos, realizando por supuesto más cursos teóricos y prácticos. En resumen, todo encaminado hacia una mejora constante.

Del mismo modo, me gustaría destacar que los trabajos que realizamos en Eliance son muy específicos y hay muy pocas empresas que pueden hacerlos y estar a la altura de Eliance en cuanto a capacidad, organización y calidad del servicio prestado; es por ello que nos contratan desde todas partes de la geografía española para la realización de los mismos.



Javier González,  
Técnico Especialista  
en sistemas  
audiovisuales



David Varo, Resp. SPO y  
Piloto especialista en  
Trabajos Aéreos

# NEWSLETTER

ARTICULO



## Trabajos Aéreos Especializados.

POR BELÉN TURRIÓN

### Eliance Aerial Film Services

Como compañía de Trabajos Aéreos Especializados, **cabe destacar nuestra posición en el ámbito privado**, principalmente a través del sector audiovisual y el sector de cargas externas, y, en un segundo plano, el del transporte de pasajeros.

Este último se vio fuertemente afectado por la pandemia, no habiéndose recuperado a día de hoy el volumen de demanda que teníamos antes, especialmente en la época de cacería, entre los meses de octubre y diciembre, cuando era frecuente tener activados hasta tres helicópteros simultáneamente, realizando traslados entre Cuatro Vientos y varias fincas en la zona de Ciudad Real principalmente, así como desde las fincas hasta ciudades turísticas como Sevilla, Córdoba o Granada, para excursiones de un día con regreso a las fincas al final de la tarde. **Para este tipo de servicios VIP contamos con los modelos EC135 y AS355.**



El modelo **AS350B3** es por su potencia y maniobrabilidad el idóneo para los trabajos de HESLO, y el **AS355** es el modelo por excelencia para los trabajos de filmación y retransmisión, dada su autonomía y capacidad de vuelo sobre zonas aglomeradas.

Las principales zonas de actuación en el sector de cargas externas son el Vall d'Aran y las Islas Canarias. Ante la complejidad de la orografía, **el helicóptero se convierte en el medio imprescindible para el transporte de materiales**, ya sea para aprovisionar a los refugios de montaña o para transportar material de obra.

Así mismo, el hormigonado, izado y montaje de torres eléctricas en zonas montañosas resultaría imposible sin el uso del helicóptero. **La pericia del piloto es fundamental** en este tipo de operaciones y estamos orgullosos de contar en nuestra plantilla con los mejores profesionales, que suman una experiencia acumulada de miles de horas en este tipo de actividad.

# NEWSLETTER



La **Vall d'Aran** ofrece además en invierno la posibilidad de realizar otro tipo de operaciones, en las que Eliance es pionera y única operadora en España: el control de aludes con el dispositivo DAISYBELL, un sistema de activación preventiva de avalanchas, y el Heliesquí.

*¿A quién no le gustaría bajar del helicóptero en la cima de una montaña con la mejor nieve esquiable?*  
Desde el momento en el que se inicia la temporada de esquí realizamos vuelos a diario, siempre y cuando la meteorología lo permita.

Terminamos el artículo hablando del **sector audiovisual**, en el que Eliance es líder desde hace más de 25 años, a lo largo de los cuales hemos participado en la retransmisión de innumerables eventos deportivos (vueltas ciclistas, campeonatos de vela, maratones, etc.) e informativos (la boda del entonces Príncipe Felipe y Dña. Letizia, la visita del Papa a Madrid, etc.), y en la filmación de incontables películas, tanto nacionales como internacionales, series y programas de televisión y documentales de naturaleza y cultura.

Este año que acaba de terminar, por ejemplo, hemos participado en la filmación de la película y documental por capítulos de "El Camino de Santiago, entre el cielo y la tierra", que se ha emitido en noviembre y diciembre en la 2 de RTVE. Y son reseñables también los documentales de naturaleza "Guadalquivir" y "Cantábrico", que fueron proyectados en salas de cine, o "Madrid desde el aire", al que dedicamos 100 horas de vuelo.

Otros trabajos realizados en 2022 han sido la película "Reyes contra Santa" del Director Paco Caballero, en estas fechas en emisión en plataformas digitales, las películas "A Través de mi Ventana" y "A Través del Mar" del Director Marçel Forés, y "Todos los Nombres de Dios", del Director Daniel Carparsoro. También hemos participado en la grabación de la serie "El Conde de Montecristo", con William Levy como protagonista, y que causó un gran revuelo en nuestra base de Cuatro Vientos. Un clásico de la Casa son ya las apariciones en los programas Supervivientes y MasterChef.

*Para realizar este tipo de trabajos son fundamentales los siguientes aspectos:*

En la fase de preparación y coordinación, especialmente para los trabajos de filmación y retransmisiones de varios días consecutivos, es imprescindible preparar cada jornada al detalle; horario y duración de cada tramo de vuelo, opciones de repostaje y pernocta, ajustándonos al presupuesto económico aceptado por el cliente y a sus requerimientos en cuanto a luz y otros factores artísticos. Adicionalmente, en esta fase, el Dpto. de Operaciones se encarga de la evaluación y preparación de la documentación asociada al vuelo.





# NEWSLETTER

## ARTICULO

### Trabajos Aéreos Especializados.

POR BELÉN TURRIÓN

**Eliance Arial Film Services**

En este sentido, Eliance ha demostrado su profesionalidad y buen hacer con cada uno de los trabajos ejecutados, habiéndonos ganado *la confianza de AESA hasta el punto de ser el primer operador SPO al que ha concedido una exención permanente* para volar por debajo de las alturas SERA, tanto dentro como fuera de aglomeraciones.

Por último, pero no menos importante, el Dpto. de Entrenamientos se encarga de llevar al día la formación específica de los pilotos.

Durante la ejecución del servicio *es determinante la capacidad y experiencia del piloto* para coordinar en tiempo real con los diferentes organismos de control como son los centros de coordinación, las torres de control, los espacios aéreos prohibidos y restringidos y vigilar los espacios naturales protegidos, al tiempo que recibe las indicaciones de nuestro operador de cámara, quién es la voz y los ojos del cliente durante el vuelo. En este sentido, *la complicitad y comunicación entre piloto y operador es clave para el éxito* del trabajo.

En cuanto al equipo técnico, disponemos de *equipos giroestabilizados*, con cámaras y lentes integradas que se adaptan a las necesidades, formatos y resoluciones más exigentes; el sistema *Shotover F1*, equipado con *cámaras 6k* y lentes especiales, enfocadas a la industria cinematográfica, y el sistema *Cineflex*, equipado con *cámaras HD*, que aporta la consistencia y dureza necesarias para las retransmisiones en directo.

Hace falta *gran experiencia y sensibilidad* para el manejo de estos equipos, *cualidades que sin duda reúne nuestro técnico especialista*.

Cada trabajo aéreo es diferente al anterior, y esto supone un continuo desafío para los distintos departamentos involucrados en su preparación y ejecución. No hay lugar para la monotonía.

La mejor recompensa, la satisfacción de los clientes que nos transmiten sus felicitaciones a través de nuestro operador, de nuestros pilotos, o al Dpto. Comercial vía mail o teléfono. *¡Que este año 2023 nos traiga muchos y diversos trabajos aéreos!*



**Belén Turrión Pérez**  
Responsable Programas  
EMS/TTAA

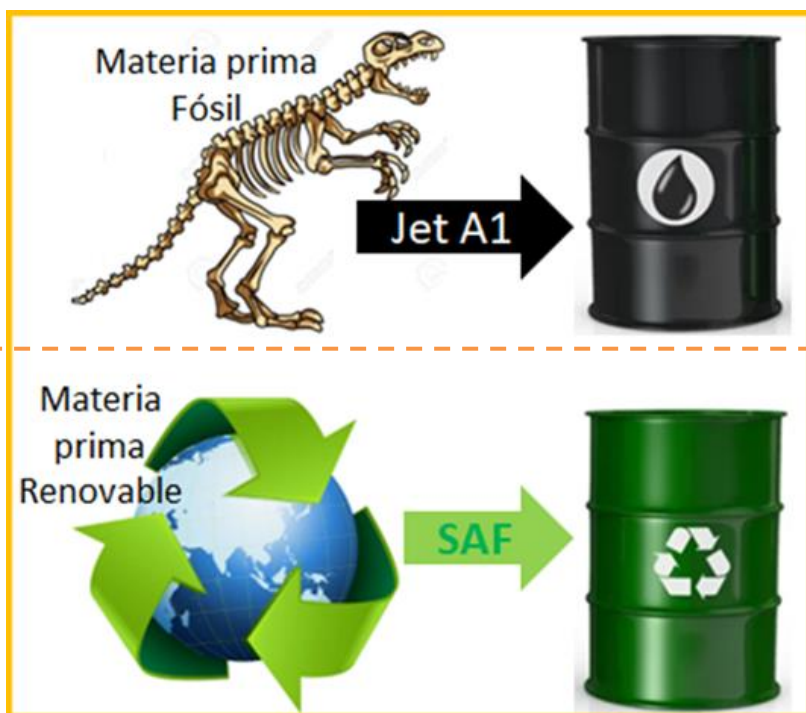


## ¿Qué es el SAF?

(Sustainable Aviation Fuel - Combustible de Aviación Sostenible)

POR AGUSTIN BAIGORRI, CORPORATE COMPLIANCE DIRECTOR

El jet A1 es derivado de fósiles



El SAF se produce con una materia prima alternativa

Las características del SAF son casi idénticas a las del jet A1. Por lo tanto, el SAF, cumple con todos los requisitos técnicos y de certificación como combustible para aviación y es seguro para volar. Eso también significa que se puede mezclar con el jet A1, **que es como se utilizará**.

Esto supone que se puede incorporar automáticamente a los sistemas de abastecimiento de combustible existentes sin necesidad de ninguna adaptación, ni en las instalaciones de tierra ni en los motores de las aeronaves.

Entonces, **¿qué hace que SAF sea sostenible?**

Por supuesto, cumplir con estrictos criterios de sostenibilidad que incluyen:

- Una reducción sustancial de las emisiones de CO2
- Para su producción no se podrá requerir ningún material cuyo uso tenga un impacto negativo en la biodiversidad.
- No puede provocar deforestación ni malgastar recursos como el agua o la agricultura dedicada al consumo humano

## ¿Qué es el SAF?

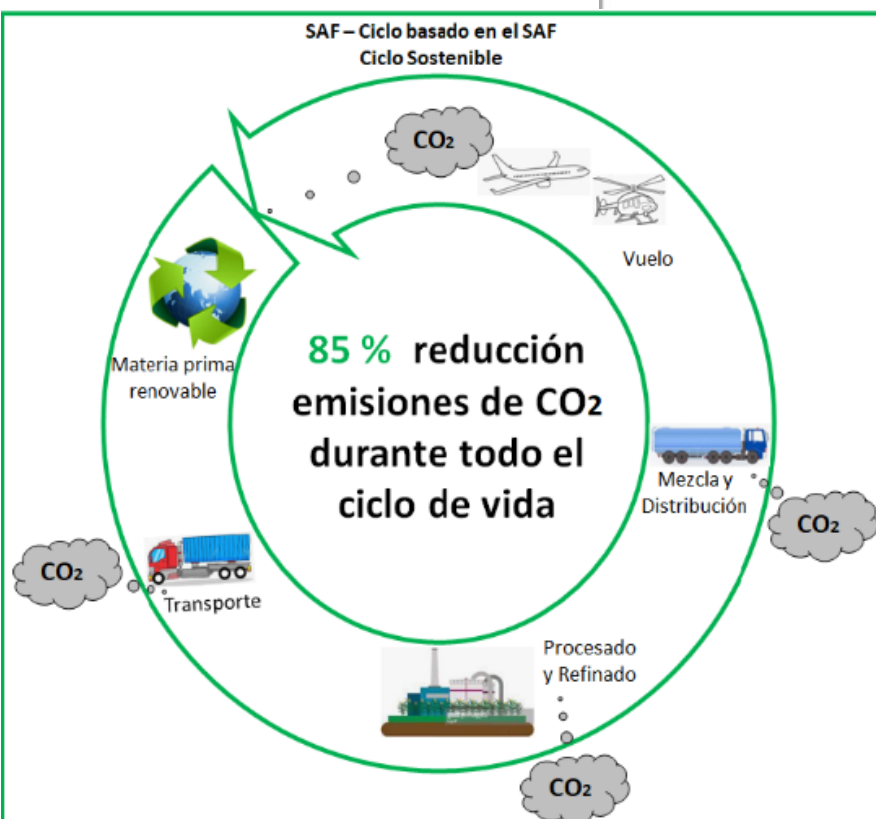
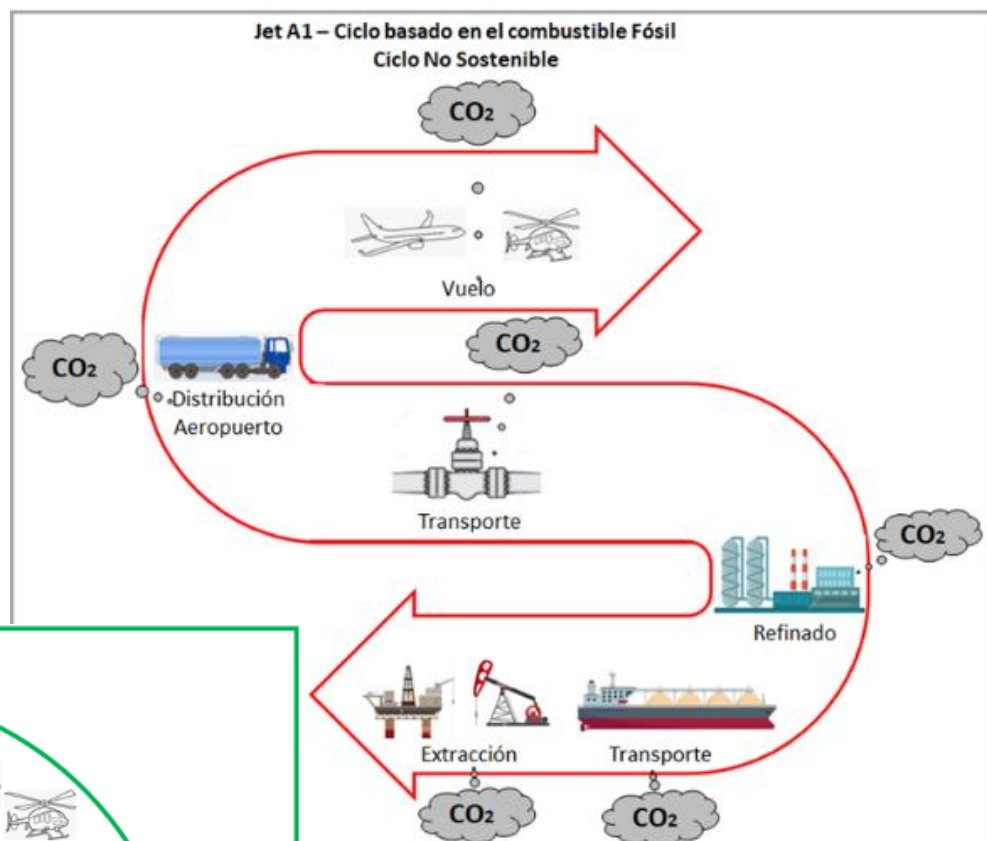
(Sustainable Aviation Fuel - Combustible de Aviación Sostenible)

POR AGUSTIN BAIGORRI, CORPORATE COMPLIANCE DIRECTOR

### ¿Cómo reduce el SAF sus emisiones de CO2 en comparación con el combustible jet A1?

Durante el vuelo se quema aproximadamente la misma cantidad de combustible, tanto de jet A1 como de SAF, y se produce una cantidad equivalente de emisiones de CO2, por lo que es importante comprender que logramos la reducción a lo largo de todo **el ciclo de vida de producción y uso de combustible** de SAF.

Los combustibles fósiles liberan carbono adicional que antes estaba almacenado con los fósiles y durante todo el proceso de producción



El SAF está hecho de biomasa que ha absorbido las emisiones de CO2 de la atmósfera

## ¿Qué es el SAF?

(Sustainable Aviation Fuel - Combustible de Aviación Sostenible)

POR AGUSTIN BAIGORRI, CORPORATE COMPLIANCE DIRECTOR

La cantidad de CO2 absorbida es aproximadamente equivalente a la cantidad de CO2 emitida cuando el combustible se quema en un motor de combustión.

Por tanto, el CO2 que se emite al utilizar SAF se puede considerar de cero emisiones.

Sin embargo, no es completamente cero, algo de carbono se libera del proceso de producción, incluido, entre otros, el transporte de la materia prima y la refinación del combustible. *Estos elementos de la cadena de suministro se tienen en cuenta.*

Como resultado, se prevé que la utilización de SAF proporcione hasta un 85 % de reducción en las emisiones generales del ciclo de vida de CO2 en comparación con el jet A1.

## ¿Por qué seguimos usando el jet A1?

Esa es otra buena pregunta y es porque la industria aún no está preparada para la producción en las cantidades que la aviación necesita.

Actualmente y si se dispusiera de suficiente SAF, está certificada la mezcla con jet A1 de hasta en un 50 %.

La Unión Europea adquirió el compromiso de que, en las operaciones de transporte público de pasajeros dentro de su territorio, deberá haber un contenido de SAF en el jet A1 con la siguiente proporción de mezcla:

- 2% de SAF en el año 2025
- 37% de SAF en el año 2040 y
- 85% de SAF en el año 2050

Actualmente hay muy poca producción de SAF y las compañías productoras se están preparando para ser capaces de cumplir con lo anteriormente dicho en 2025. Solo se realizan vuelos puntuales como actos de concienciación.

Para aquellos que tengan más interés, podrán encontrar información en la página de publicaciones Eliance.



# NEWSLETTER

## Información de Protección de Datos

### ¿Cuáles son los principales errores que se cometen en el puesto de trabajo?

*A pesar de que la concienciación con respecto a la seguridad en el puesto de trabajo cada vez es mayor, el número de accidentes laborales no deja de crecer. Las causas de estos errores son muchas y van desde el desconocimiento de las buenas prácticas o descuido del personal o incluso la dejadez.*



Es casi imposible evitar que ocurran errores. Mantener los datos de la empresa seguros no es fácil, sin embargo, podemos mitigar los riesgos.

Los trabajadores pueden ser el punto débil, pero también pueden convertirse en nuestra mejor protección.



**eliance**  
ALWAYS READY

eliance									
TYPE	M	ENR	ENR	ENR	ENR	ENR	ENR	ENR	ENR
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAME	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EC NBZ

PROP SYNC

DG FREE

SLEW

DISPLAY REVERSION

PFD 1 OFF

PFD 2 OFF

PFD 2 OFF

AHS SOURCE

ADS SOURCE

DISPLAY CONTROL INHIBIT

PFD 1 TOUCH

PFD 2 TOUCH

PFD 2 TOUCH

ON/STBY

TCAS

TEST/ALT

PILOT'S STATIC

AIR SOURCE

ALTERNATE

EMER FREQ

SLEW

DG FREE

LANDING

TAXI

ICE

NAV

RECOP

ICE PROTECTION

WORLD ANTI-ICE

NORMAL

AUTO

MANUAL

FUEL VENT

DOV LO

DOV HI

PILOT

COPILOT

DEICE

CYCLE

SINGLE

STALL

WARN

PITOT

LANDING GEAR

RELAY

LOG GEAR CONTROL

UP

DOWN

BEACON

STROBE

TAIL FLOOD

TAIL FLOOD

BLOWER

TEMP

ENVIRONMENTAL

AUTO

MAN COOL

MAN HEAT

MAN TEMP

INCR

DECR

ENVIR BLEED AIR

NORMAL

BLEED AIR VALVES

LEFT

RIGHT

ENVIR OFF

ENVIR

START/BRIGHT

NO SMOKE

FSD

CABIN

ENG FREQ

DET

LEFT

RIGHT

CAUTION  
REVERSE  
ONLY WITH  
ENGINES  
RUNNING

REVERSE

FEATHER

FUEL

CUT OFF

FRICITION

LOCK

FLAP

APPROACH

DOWN