

Dirección de Sistemas MALOG

EDUARDO GONZALEZ-GALLARZA
General de Aviación

ES una práctica habitual que al finalizar un año hagamos un balance de resultados. Es una especie de examen de conciencia que no persigue, ni muchísimo menos, recrearse en los logros, sino más bien ver cuáles han sido los fallos y tratar de corregirlos, de modo que, cuando transcurrido un año repitamos el ejercicio, los resultados sean cada vez mejores. Este «cada vez mejores», constituye el propósito de la enmienda que todo examen de conciencia debe llevar aparejado, pero oculta, al mismo tiempo, una cierta tolerancia al posible y previsible fallo. El montar un expediente, de cualquier tipo, es tarea ardua. Son muchos los pasos que hay que dar y largo el proceso administrativo que hay que seguir. Se inicia en el ámbito de un organismo, la Dirección de Sistemas del Mando de Apoyo Logístico (DIS) en el caso que nos ocupa, y tras discurrir por diferentes ámbitos, responsabilidad de otras tantas autoridades se traduce, en el caso favorable, en una orden de proceder. Pero en más de una ocasión, sucede que el expediente es devuelto y hay que reiniciar el proceso, lo cual, consume tiempo, siempre escaso y siempre actuando en contra y consume también la salud del Jefe de Programa y del Director de Obra. Es justo reconocer que la devolución, en algunas ocasiones, es debida a errores propios, pero no es menos cierto que el trámite administrativo es complejo, largo en el tiempo y el expediente sufre un verdadero escrutinio.

La DIS, no obstante, desde un punto de vista cuantitativo, ha sido capaz de gestionar el 90% de su presupuesto. Pero nos sentimos frustrados por el 10% no realizado, tanto más, cuanto que ese 10% ha sido el 100% de lo que denodadamente y durante el último trimestre ha sido nuestro caballo de batalla.

Hay que agradecer, en todo caso, el esfuerzo de los jefes de programas y directores de obra, así como la valiosa colaboración prestada por la Dirección de Adquisiciones del MALOG (DAD), sin la cual no hubiera

El programa de Retrofit ha consistido en la homogeneización de la flota de aviones C-15, dotándole a todos ellos de la deseada capacidad de combate.

Foto: Píllitos



El EF 2000, permitirá la integración de los diversos sistemas actuales que soportan áreas concretas de la Logística de Material.

sido posible alcanzar los buenos resultados mencionados.

Después de este preámbulo pasará a describir, por sistemas, nuestros logros.

AVIONES DE CAZA Y COMBATE

Se ha finalizado el programa de Retrofit, consistente en la homogeneización de la flota de aviones C-15, dotándole a todos ellos de la deseada capacidad de combate, corrigiéndoseles algunos defectos estructurales de diseño, que les permitirá alcanzar los 20 años de ciclo de vida y 6.000 horas de vuelo, sin que se presenten síntomas de fatiga. Asimismo, se ha llevado a cabo la validación del Programa Operativo de Vuelo (OPV-94-E). Tanto las pruebas de aceptación realizadas por el CLAEX, como las operativas ejecutadas en las Unidades han sido satisfactorias. El haber sido capaces de diseñar, ensayar y validar un programa operativo de estas ca-

racterísticas ha proporcionado al Ejército del Aire una capacidad extraordinaria que nos permitirá, en todo momento, mediante modificaciones en el s/w embarcado, adecuar nuestros aviones al empleo operativo que se les quiera dar. Ha sido un excelente trabajo llevado a cabo por el CLAEX.

Para alcanzar el Objetivo de Fuerza del Ejército del Aire de disponer al final de la década de 180 aviones de caza y ataque, se ha enviado una carta de petición de oferta a la USNAVY para la adquisición de 24 aviones F-A/18, estando prevista la llegada de los seis primeros durante el último trimestre del presente año.

De acuerdo con el plan de reposición de aviones C-14, se han adquirido cinco a la Fuerza Aérea francesa y trece a la Fuerza Aérea de Qatar. Se ha iniciado y, prácticamente, finalizado todo el trámite administrativo que nos permitirá contratar durante el primer trimestre del año en curso un Programa de modernización de la flo-

ta de C-14. Dicho plan persigue el siguiente objetivo:

- Mejorar la capacidad y la precisión en la navegación y el ataque aire/superficie,
- lograr la máxima homogeneización de las cabinas,
- dotar a los aviones de interoperabilidad OTAN en las comunicaciones e identificación y
- mejorar su autoprotección electrónica.

En línea con el concepto de interoperabilidad ya se han empezado a instalar equipos de radiocomunicación Have Quick II, de acuerdo con el STANAG 4246, así como los equipos de Identificación IFF/SIF con Modo 4, según las especificaciones del STANAG 4193.

En cuanto al programa de modernización y reforzamiento estructural de los aviones AE-9 ha seguido su curso, quedando pendiente la entrega de los ocho últimos aviones, que se producirá a lo largo del presente semestre.

El EF-2000 prosigue su fase de desarrollo. Durante el año se entregaron los dos primeros prototipos (DA1 y DA2) y en el transcurso del presente año está prevista la entrega de los cinco restantes. El DA3 será el primero que vuele con el motor EJ-200 y el DA-6, biplaza, es el prototipo español.

AVIONES DE TRANSPORTE DE COMBATE

De modo similar a lo previsto para el C-14, durante el año se han hecho todas las gestiones necesarias para iniciar durante el primer trimestre del año en curso el programa de modernización de la flota de Hércules, ello permitirá al T-10 mantenerse operativo hasta la entrada en servicio del FLA (ahora TTA). El objetivo del programa es:

- homogeneizar e instalar los equipos de aviónica, sustituyendo los que sean necesarios, aplicando los nuevos conceptos de gestión de vuelo,
- obtener capacidad de comunicaciones secretas,
- identificación selectiva,
- navegación de precisión, y
- sistemas de autodefensa.

La modernización les permitirá operar en cualquier escenario que sean requeridos. El programa incluye algunas modificaciones estructurales, planos exteriores y equipos auxiliares de potencia, que aumentan la seguridad disminuyendo drásticamente la carga de trabajo de mantenimiento.

En cuanto al FLA (TTA-Tactical Transporte Aircraft) España sigue participando con el resto de los países en la definición del proyecto y de los requisitos operativos, habiéndose alcanzado total acuerdo en los mismos. Hay abierto un pequeño debate sobre el tipo de motores, turboprop con hélice rápida o turbofan. La mayoría opta por la primera solución, incluida España, por ser la que mejor se adapta a la misión del avión, transporte de combate, en la que tendría que actuar en pistas y aeródromos no preparados.

Para la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue se ha adquirido un Hospital de Campaña, modular y

transportable en T-10. Dicho Hospital prestará el apoyo necesario a las fuerzas de Intervención Inmediata del Ejército del Aire.

ARMAMENTO

Paralelamente a la adquisición o modernización de los aviones de caza y ataque, el programa MODAR ha continuado sus actividades encaminadas a dotar a las plataformas con el armamento adecuado. Estas actividades no se limitan a la adquisición del material (munición, misiles), sino que incluyen la preparación y ejecución de los correspondientes planes de ensayo para su integración en los aviones que van a utilizarlo, tarea que realiza el CLAEX.

En cuanto a contratos con empresas nacionales, ha finalizado la fase I de nacionalización de cartuchos eyectores para bombas de prácticas lanzadas desde el C-14. Se ha iniciado la fase II que culminará con la nacionalización de los cartuchos CCU-44B utilizados en el C-15. Se ha incorporado al inventario un lote de bombas antipistas (BPA) tipo BME-330. Se ha iniciado un programa para la fabricación y adquisición de bombas de fragmentación, aptas contra personal y blancos «blandos». Esta bomba es geométrica y másicamente similar a la MK-82 y va equipada con una espoleta de proximidad. En las pruebas realizadas hasta la fecha se han obtenido resultados satisfactorios, quedando pendiente tan sólo algunos ajustes en la espoleta.

En cuanto a contratos internacionales o casos FMS están prácticamente todos finalizados, quedando pendientes algunas enmiendas a las LOA (Carta Oferta) abiertas. Dichas enmiendas contemplan la adquisición de misiles adicionales Harpoon, Harm y Maverick con los que se validará el OFP-94E y en el caso del Maverick completar la reserva de guerra. El programa con Alemania para la transformación de los AIM-9N/P en versión única mejorada JULI está prácticamente finalizado, quedando pendiente la adquisición de conjuntos de modificación de las espoletas DSU-21 para convertirlas en un único modelo, lo que dará al misil su

plena capacidad. Durante el año se adquirieron veinte bombas de prácticas guiadas por láser para comprobación y ajuste de los FLIR/LTD, a la vista del buen resultado se adquirirán más bombas de este tipo para entrenamiento de las alas de combate. Finalmente para cerrar el capítulo de armamento, mencionar la adjudicación de un expediente para la adquisición de designadores láser, visores nocturnos de amplificación de luz y de cámara térmica para los destacamentos FAC de los TACP.

SISTEMAS

Empezaré por el SIMCA, cuyo objetivo es disponer de un sistema fiable y eficaz en todo el espacio aéreo de responsabilidad que facilite al Mando la toma de decisiones en la conducción de las operaciones aéreas defensivas, ofensivas y de apoyo. Consta de tres subsistemas: vigilancia, centros de mando y control y comunicaciones. Sus principales características son: supervivencia, interoperabilidad con sistemas adyacentes y seguridad en la información y en las comunicaciones.

Durante el año el programa SIMCA ha gestionado treinta y tres expedientes que se han traducido en los siguientes resultados:

- Finalizadas las mejoras introducidas al sistema de comunicaciones T/A y T/T del SADA, habiéndose aumentado tanto el alcance como la cobertura de los enlaces T/A, como el número de frecuencias y equipos disponibles y las protecciones ECCM.

- Entrada en funcionamiento del primer radar del expediente prolongación de vida o mejora de los EVAs, con notable aumento de la potencia, probabilidad de detección mantenibilidad, estabilidad de operación y posibilidades ECM.

- Implantación de la 1ª fase del sistema de tratamiento de mensajes Mercurio.

- Recepción del prototipo de estación transportable de comunicaciones T/A integrada en el SADA.

- Recepción de equipos de radio Have Quick II.

- Equipamiento del puesto de mando del JEMA.

- Mejora del simulador de entorno radar.

- Equipos portátiles de comunicaciones vía satélite (Hispatas).

Durante el presente año entrará en funcionamiento el primer radar 3D de los que está previsto adquirir para sustituir a todos los existentes. En tanto esa sustitución se realiza, el programa de mejora de la red actual (PROVIDA o MEVA) finalizará en el transcurso del presente año.

Se ha fabricado, suministrado e instalado sendas consolas del sistema CC³. Dos de las cuales lo están a bordo de las plataformas designadas y una tercera en tierra para mantenimiento y entrenamiento de tripulaciones y especialistas.

Se ha iniciado el proceso de selección para la adquisición de un sistema de Defensa Antiaérea para la autodefensa de bases aéreas, escuadrones de vigilancia y para dotación de la escuadrilla de apoyo al despliegue aéreo que ha de acompañar a las Fuerzas de Reacción del Ejército del Aire.

Basado en el desarrollo de prototipos existentes y con tecnología nacional, el Ejército del Aire dispone ya de un sistema informático de planeamiento de misiones aéreas a nivel escuadrón. Basado en un ATO (Air Tasking Order), se genera un archivo que contiene la totalidad de los datos de una misión de ataque del que resulta un «mission folder», estandarizado, para el Ejército del Aire. El sistema está diseñado para el C-15 y C-12, pero podrá ser utilizado por otros sistemas de armas, tales como el C-14, T-10 y otros, tras las modificaciones oportunas.

El sistema logístico 2000 ha finalizado el segmento nº 1. Aunque concebido inicialmente para el EF 2000, permitirá la integración de los diversos sistemas actuales que soportan áreas concretas de la Logística de Material.

El segmento aéreo, del programa Santiago, con sus dos subprogramas ha proseguido a buen ritmo. Se ha recepcionado la plataforma aérea y en el transcurso del presente año se ins-

talará e integrará en dicha plataforma un sistema completo ELINT/COMINT/SIGINT.

GUERRA ELECTRONICA

Se inició la fase II del ALR 300. Se han adquirido el resto de este tipo de alertadores radar, de fabricación nacional, que se instalarán en el resto de los aviones C-14. Durante el año 93 se había hecho en parte de la flota.

Estas han sido las actividades más importantes llevadas a cabo por la DIS durante el año 1994. El futuro es incierto y difícil, sabemos que hay recortes presupuestarios pero no sabemos en qué cuantía afectarán al Ejército del Aire. Ello obligará al EMA a reconsiderar la situación y asignar nuevas prioridades, que serán para nosotros el objetivo a alcanzar durante 1995. Sólo puedo añadir, que no cunda el desaliento, utilicemos la imaginación, y aunemos esfuerzos en pos del Objetivo de Fuerza del Ejército del Aire. ■

CHALET y PARCELA

3 dormitorios

500 m²

POR SOLO

8.500.000
PESETAS

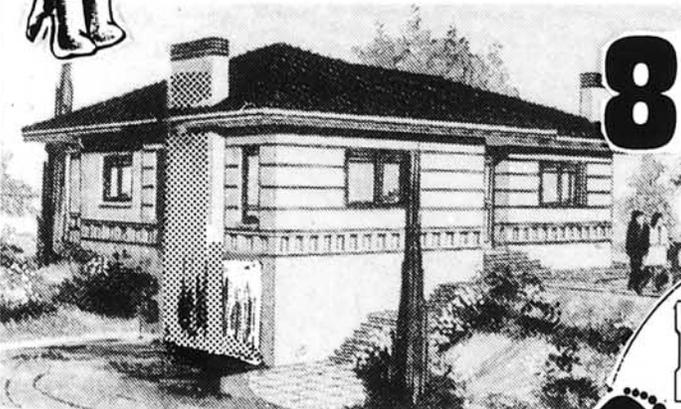
CIUDAD JARDIN

MONTELAR

Información de Lunes a Viernes:

Tel. 593 81 57

y todos los días en la propia urbanización



A un paso de Madrid por la Ctra. de Burgos, desvío Algete, Alalpardo, Valdeolmos, hasta ...

