

REPOBLACION EN LA BASE AÉREA DE GANDO

Finalización de la última fase de obras para la repoblación protectora y fijación de arenas ferromagnéticas en la base Aérea de Gando

Para completar el proyecto de obras, aprobado por R.D. 2265/1982, de repoblación protectora para la fijación de arenas ferromagnéticas, que se está llevando a cabo en la base aérea de Gando, el pasado día 22 de abril tuvo lugar en la citada base el acto por el que, en aplicación del convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Medio Ambiente, a través de su Dirección General de conservación de la Naturaleza, la empresa TRAGSA, encargada de ejecutar la última fase de las obras con la que se amplía en 65 hectáreas la masa forestal ya existente, dio por cumplimentada la citada labor e hizo entrega de la misma al coronel jefe de la Base Aérea, cuya jefatura asumirá el mantenimiento de la superficie plantada.

Los resultados obtenidos

con las actuaciones llevadas a cabo con esta política de repoblación, desde hace 15 años aproximadamente, han sido significativos y manifiestos, contribuyendo a fijar el manto arenoso de los terrenos de la base, a reducir la fuerza del viento que incide sobre las plataformas y pistas y, consecuentemente, a disminuir el riesgo de daños por F.O.D. en la flota, así como evitar la corrosión en la infraestructura y en las aeronaves, con el



consiguiente abaratamiento de costes en los presupuestos de mantenimiento del material de la base.



El acto, que comenzó sobre las 11:00 horas, se inició con la inauguración de una placa conmemorativa, al que

siguió, después de un breve brindis, una jornada intensiva de campo, con visita de inspección a las zonas de repoblación. Al mismo asistieron el coronel Francisco A. Rincón Abad, como representante de la base, el director de la obra, Manuel Barrientos, del Ministerio de Medio Ambiente, Rosa María Marrero como interventora del Ministerio de Hacienda, acompañada por el ingeniero asesor Vicente Castaño, Manuel Durbar, como representante de la administración para la recepción de la obra, y Julián Muñoz como delegado de la empresa TRAGSA.

PRIMER VUELO DEL F-18 MODERNIZADO (CE.15 M)

El día 23 de abril tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe el primer vuelo del programa de modernización de media vida (MLU: Mid Life Upgrade) de los F-18 del Ejército del Aire. El avión prototipo CE-15-11 efectuó un vuelo de 1h15' tripulado por los pilotos del CLAEX, comandante Lecube y el capitán Sáez-Benito, acompañados por el CE-15-08 tripulado por el comandante Pinilla y el capitán César González, también del CLAEX, como avión seguidor de seguridad.

El vuelo consistió en un perfil de prueba de avión al-

canzando una altura máxima de 40.000 pies, un número de Mach de 1.33 y un factor de carga máximo de 7,5 g's. Durante el vuelo se evaluó la seguridad de los nuevos sistemas incorporados al avión.

La modernización del C-15 ha sido realizada por EADS CASA en Getafe y de momento afecta a dos prototipos, un monoplaza (C-15-34) y un biplaza (CE-15-11). Una vez superada la fase de viabilidad, la modernización sería implementada en el resto de la flota.

El programa de modernización tiene por objeto am-



Equipo EADS-CASA / Ejército del Aire, del programa F-18 MLU.

pliar las capacidades operativas del avión mediante el reemplazo de varios de sus equipos de aviónica y los

cambios necesarios en cabina y en la iluminación exterior para compatibilizar la operación del avión con dis-

positivos de visión nocturna. Los aspectos más importantes de la modernización son:

- Radios.- Se sustituyen las radios actuales, por dos AN/ARC-210 con capacidad de transmisión y recepción en las bandas de VHF y UHF, con capacidad de modos ECCM, HQ I y HQ II (Have Quick).

- Sistema de navegación inercial.- Se sustituye el actual sistema de navegación inercial por un nuevo sistema inercial con GPS embebido capaz de proporcionar tres soluciones de navegación simultáneamente, navegación inercial pura, navegación híbrida (Inercial + GPS), y navegación GPS

- Sistema de identificación IFF.- El actual traspondedor IFF, será sustituido por un CIT (Combined Interrogator and Transponder) que dispondrá de dos funciones diferentes, una como traspondedor IFF y la segunda como Interrogador IFF, cuyos dipolos serán integrados en la antena del radar. Este equipo permitirá la interrogación del espacio aéreo en los distintos modos IFF, 1, 2, 3/A, 4 y C y la presentación de los blancos detectados en los DDI's (Digital Display Indicator).

- VOR.- El equipo actual VOR, será modificado para cumplir con la normativa referente a la inmunidad FM. Funcionalmente este equipo permanecerá exactamente igual que antes de la modificación.

- Grabador de vídeo y sistema de carga de datos de misión.- El actual grabador de vídeo y el sistema de carga/escritura de datos de misión, serán sustituidos por un equipo llamado CARE (Comprehensive Aircraft Recording Equipment) que realiza ambas funciones. La función de grabación de vídeo será mejorada de manera

que después de la modernización, el sistema podrá grabar cuatro fuentes simultáneas de vídeo, que incluirán la cámara del HUD, el MHSD y el vídeo de los sensores mostrado en los DDI's.

- Compatibilidad NVG.- La iluminación interior y exterior del avión serán modificadas, para hacerlas compatibles con dispositivos de visión nocturna.

- UFC y HSI.- El actual UFC (Up Front Control) será sustituido por un nuevo MUFC (Multifunction Up Front Control) que permitirá el control y entrada de datos para los sistemas del avión. El actual HSI (Horizontal Situation Indicator), será sustituido por un MHSD (Multifunction Horizontal Situation Display) en color que permitirá mostrar los mapas digitales superpuestos a la simbología actual del avión.

- Extensión del BUS 1553B hasta punta de planos (estaciones 1 y 9) con el objetivo de hacer compatible dichas estaciones con futuros misiles de alcance corto y/o medio que se seleccionen en el programa FASRAAM.

- Preinstalación de Sistema MIDS LVT para recepción /transmisión /relé de datos con formato Link 16.

Además de la sustitución de los equipos anteriormente mencionados, se equipará al avión con nuevo computador, llamado TPAC (Tactical Pilot Awareness Computer) que realizará las funciones de control del nuevo MUFC, control de los mapas digitales, control del nuevo CIT y fusión de Sensores.

En esta primera fase de desarrollo, los ensayos son responsabilidad de EADS CASA como contratista principal, si bien los vuelos se realizan conjuntamente con el CLAEX, que aporta los pilotos e ingenieros de ensayos.



VISITA DEL CURSO MASTER DE SEGURIDAD Y DEFENSA A LA BASE AÉREA DE MORON

El día 24 de abril tuvo lugar en la Base Aérea de Morón la visita del "curso master de Seguridad y Defensa" organizado por la Universidad Complutense de Madrid en colaboración con el CESEDEN.

Los componentes del curso, 17 personas entre militares y civiles, asistieron a diversas conferencias y reco-

rrieron las instalaciones de la base, donde se les preparó una exposición estática de los medios aéreos con los que ésta cuenta.

Este acto se enmarca dentro de las visitas que completan la formación de los alumnos del master, abarcando a diferentes organismos de los tres Ejércitos.



INTERCAMBIO DEPORTIVO ENTRE L'ECOLE ROYALE DE L'AIR DE MARRUECOS Y LA A.G.A.

Entre los días 26 y 28 de abril, se celebró en Marrakech un campeonato deportivo entre l'Ecole Royale de Marruecos y la Academia General del Aire.

La delegación española estaba compuesta por el coronel director de la AGA Eugenio Ferrer Pérez, ocho profesores y entrenadores y 44 alumnos participantes en las distintas competiciones.

En Marrakech fueron reci-

dos por el director de l'Ecole Royale de l'Air, coronel Houari Abdelai, y una comisión de profesores y alumnos.

Se disputaron encuentros de fútbol, baloncesto, balonmano y voleibol, diseñándose además un programa cultural para la delegación española, como un recorrido turístico por la ciudad de Marrakech, visitando monumentos históricos, y un almuerzo típico bajo una tienda Caidal.