

Número 204 - Mayo de 2026

a actualidad **eroespacial**

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO
actualidadaeroespacial.com



Saeta II: el salto de España en la formación de combate



IMPULSANDO LOS PROGRAMAS DE MOTORES MÁS EFICIENTES DEL MUNDO

FLYING FORWARD, TOGETHER

Como líderes en tecnologías de vuelo futuras, nos especializamos en el diseño, desarrollo, fabricación y prestación de servicios de propulsión del ciclo de vida de motores de aviación, que impulsan la innovación, la eficiencia y la sostenibilidad.



España y Airbus

El gigante aeronáutico aeroespacial europeo Airbus ha tenido durante el pasado mes de abril dos presencias relevantes en la actualidad política e industrial de España y de Europa. Por un lado, la designación por su Consejo de Administración, con aprobación de la Junta General de Accionistas, de la directiva e ingeniera española Amparo Moraleda como futura presidenta de la compañía a partir del próximo 1 de octubre, y por otro, con su protagonismo en el lanzamiento nacional del nuevo sistema de entrenamiento de combate de España, el programa Saeta II.

Independientemente de los méritos indudables que acumula la nueva presidenta “in pectore” de Airbus y le han hecho digna merecedora del cargo, su designación marca un hito en la historia de esta empresa europea, puesto que es la primera persona que llega al máximo puesto de responsabilidad de la compañía desde su fundación en 1970 que no tiene nacionalidad francesa o alemana y pone de relieve el peso de nuestro país en uno de los mayores fabricantes aeroespaciales del mundo.

Pero es que, además de este nombramiento, en los últimos días de abril Airbus, liderando a un grupo de empresas aeroespaciales españolas, ha presentado en Madrid el proyecto Saeta II, un programa de 3.100 millones de euros de inversión cuyas primeras unidades de un total de 30 se empezarán a recibir en 2028 para reemplazar a los actuales F-5, contará con un 60% de participación industrial española y generará alrededor de 2.500 puestos de trabajo directos e indirectos.

El nuevo sistema integrado de entrenamiento de combate (ITS-C) destinado al Ejército del Aire y del Espacio contempla la adquisición de aeronaves, que serán adaptadas a los requisitos nacionales en Albacete. Más allá de la plataforma aérea, el ITS-C incluye el desarrollo de un sistema completo de entrenamiento, desde la “españolización” de los aviones hasta la provisión de servicios de operación y mantenimiento.

Airbus redefinirá el nuevo sistema de entrenamiento de combate español del Ejército del Aire y del Espacio, junto con Turkish Aerospace Industries, con el programa ITS-C y la aeronave turca Hürjet en su versión española.

Además, Airbus liderará también el rediseño del Centro de Entrenamiento de la Escuela de Caza y Ataque, ubicado en la Base Aérea de Talavera la Real (Extremadura). Este centro incorporará simuladores de última generación desarrollados junto a Indra, así como capacidades logísticas orientadas a maximizar la disponibilidad de la flota.

En suma, España no mandará en Airbus desde el capital, pero sin nuestro país, Airbus no funcionaría igual en términos industriales y tecnológicos.

actualidad
aeroespacial

Directora: María Gil
mgil@actualidadaeroespacial.com
Redacción: Beatriz Palomar
bpalomar@actualidadaeroespacial.com

Colaboradores: Francisco Gil, Carlos Martín y María Jesús Gómez

Publicidad:
Serafín Cañas (Director Comercial)
Tel. 630 07 85 41
serafin@actualidadaeroespacial.com

Redacción y Administración:
C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid.
Tel. 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
redaccion@actualidadaeroespacial.com

Edita: Finacial Comunicación, S.L.
C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid.
www.finacialcomunicacion.com

Depósito legal: M-5279-2008.



Fuente: Airbus

Saeta II: el programa que redefine el entrenamiento militar en España

El sistema ITS-C impulsado por el Ministerio de Defensa y liderado por Airbus articula una estrategia de modernización operativa, cooperación internacional y desarrollo tecnológico con fuerte participación nacional

La puesta en marcha del nuevo Sistema de Entrenamiento Integrado de Combate (ITS-C), conocido como Saeta II, marca un punto de inflexión en la política de defensa española. Más allá de sustituir a la veterana flota de F-5, el programa se configura como un proyecto tractor para la industria, un instrumento de autonomía estratégica y una plataforma de cooperación internacional con impacto en toda la cadena de valor aeroespacial.

La industria aeroespacial española ha escenificado en Getafe uno de los movimientos estratégicos más relevantes de los últimos años en materia de defensa: el lanzamiento del Sistema de Entrenamiento Integrado de Combate (ITS-C), un programa que trasciende la mera renovación de capacidades para situarse en el centro de una política industrial de largo alcance.

Presidido por la secretaria de Estado de Defensa, Amparo Valcarce, el foro organizado por Airbus ha reunido a empresas nacionales, instituciones y socios internacionales implicados en el desarrollo de este sistema, concebido para sustituir a los F-5 del Ejército del Aire y del Espacio y adap-

tarse a los entornos operativos del siglo XXI. La presencia del secretario de Industrias de Defensa de Turquía, Haluk Görgün, ha evidenciado además el carácter internacional de una iniciativa basada en la cooperación estratégica.

Durante su intervención, Valcarce fue clara al definir la naturaleza del proyecto: “se trata de un proyecto que moviliza a nuestra industria, genera conocimiento, empleo y oportunidades en toda la cadena de valor”.

Un mensaje que resume el enfoque del programa, concebido como un vector de transformación industrial además de una herramienta operativa.

Un programa estratégico con vocación de país

El ITS-C se inscribe dentro del plan industrial y tecnológico para la seguridad y la defensa impulsado por el Ministerio de Defensa, en un contexto en el que España ha alcanzado el 2% del PIB en gasto en defensa. Este esfuerzo, según destacó Valcarce, no solo responde a compromisos internacionales, sino que busca transformar la innovación en capacidades operativas reales.

En este escenario, el Saeta II se presenta como una pieza clave. “No se trata únicamente de un sistema de entrenamiento avanzado, sino de un proyecto orientado a reforzar la base industrial y tecnológica de defensa, consolidar la autonomía estratégica y posicionar a España como socio fiable dentro de la OTAN”, aseguraba la secretaria de Estado.

La necesidad de sustituir la flota de F-5 (que ya ha acumulado cerca de 300.000 horas de vuelo) actúa como catalizador de un programa que incorpora una visión mucho más amplia. Como subrayó la propia Valcarce, el objetivo es modernizar la formación de pilotos al tiempo que se impulsa un ecosistema industrial altamente competitivo.

Liderazgo industrial y cooperación internacional

El programa está liderado por Airbus como contratista principal, en colaboración con Turkish Aerospace, fabricante de la plataforma base. Este modelo de codesarrollo permite integrar capacidades complementarias y aprovechar desarrollos tecnológicos avanzados, al tiempo que garantiza un elevado retorno industrial para España.

Marta Nogueira, responsable de Negocio en España de Airbus Defence and Space, definió el ITS-C como “un programa de país que va más allá de una necesidad operativa”. En su intervención, destacó que se trata de una iniciativa concebida como plataforma de cooperación estratégica, basada en la confianza y en una visión compartida entre España y Turquía.

“Es un programa de capacitación que permitirá la transferencia tecnológica y generará retorno para todo el ecosistema industrial nacional”, afirmó. Según explicó, el proyecto no solo cubrirá las necesidades actuales del Ejército del Aire y del Espacio, sino que dotará a la industria española de las capacidades necesarias para mantener, evolucionar y sostener el sistema a lo largo de su ciclo de vida.

La colaboración con Turquía, en este contexto, adquiere una dimensión estratégica. Ambos países, aliados dentro de la OTAN, comparten objetivos en materia de seguridad colectiva, y el programa ITS-C se configura como un ejemplo de integración industrial orientada a reforzar la interoperabilidad y la estabilidad del flanco sur de la Alianza.

Un sistema integral de entrenamiento

El ITS-C abarca todo el proceso de formación avanzada de pilotos de combate. Incluye la incorporación de una nueva flota de 30 aeronaves, denominadas SAETA II, así como el desarrollo de sistemas de entrenamiento en tierra y simuladores de última generación.

Además, contempla el rediseño del Centro de Entrenamiento de la Escuela de Caza y Ataque en la Base Aérea de Talavera la Real, que integrará capacidades de operación, mantenimiento y apoyo logístico. Este enfoque integral busca garantizar la máxima disponibilidad del sistema y optimizar la preparación de los pilotos.



La secretaria de Estado de Defensa, Amparo Valcarce.

Fuente: Ministerio de Defensa



Por su parte, Jean-Brice Dumont, Head of Air Power de Airbus Defence and Space, subrayó durante el acto de presentación el carácter transformador del programa. “El Saeta II no es solo un avión de entrenamiento avanzado; es un sistema de armas digitalizado que servirá de puente hacia la sexta generación de cazas”, afirmó.

El directivo destacó que la plataforma incorpora aviónica de última generación y una arquitectura abierta que permitirá su evolución en España. “El avión no viene ‘llave en mano’, viene para ser desarrollado y evolucionado por la industria nacional”, señaló, poniendo el acento en la soberanía tecnológica.

Fases de desarrollo y calendario

El despliegue del programa se articulará en dos grandes fases. La primera, prevista a partir de 2028, contempla la recepción de un lote inicial de 21 aeronaves en su configuración original. Una de ellas será utilizada como prototipo para la integración de sistemas de aviónica y misión de última generación.

En paralelo, se desarrollará el sistema de entrenamiento en tierra, cuya entrada en operación está prevista para el curso 2029-2030. Durante esta fase, los aviones operarán en su versión inicial mientras se completa el diseño y desarrollo de la configuración nacional.

La segunda fase, que se extenderá entre 2031 y 2035, abordará la “españolización” completa de la flota, incluyendo la conversión de las 30 aeronaves y la actualización de los simuladores. El primer avión en configuración nacional se espera para 2031, momento a partir del cual comenzará la transformación progresiva del conjunto del sistema.

Uno de los pilares del ITS-C es la participación de la industria nacional, que alcanza el 60% del programa. Más allá de la fabricación de componentes, las empresas españolas asumirán responsabilidades clave en la integración de tecnologías críticas.

Entre ellas, destacan GMV, encargada de sistemas inerciales/GPS y del computador de misión; Sener, responsable del DataLink; Aertec, que desarrollará la unidad de interfaz remota; Grupo Oesía, en la gestión de audio; Orbital, con el grabador de misión; e Indra, en el sistema de identificación amigo-enemigo.

Este nivel de implicación permitirá a España asumir el control total del mantenimiento, la actualización y la evolución de la flota, consolidando su autonomía estratégica. “Gracias a la nacionalización del programa, aseguramos transferencia tecnológica, retorno industrial y capacidad de gestión independiente del sistema”, subrayó Nogueira.

Este hecho quedó reflejado durante la primera de las mesas redondas celebradas en el acto. Representantes de distintas compañías implicadas en el desarrollo del sistema de entrenamiento integrado de combate expusieron sus contribuciones desde ámbitos complementarios, tales como simulación, aviónica, conectividad, sostenimiento y sistemas, poniendo de relieve el alcance industrial y tecnológico de la iniciativa.

Moderada en torno a este concepto, la sesión partió de una premisa clara: el programa persigue tres objetivos principales. Por un lado, cumplir en tiempo y forma con las necesidades del Ejército del Aire y del Espacio; por otro, impulsar el desarrollo de la industria nacional; y, finalmente, reforzar la autonomía estratégica de España.

Uno de los pilares del sistema es el entorno de entrenamiento en tierra, donde la simulación adquiere un papel protagonista. Desde esta perspectiva, Rafael Junco, Head of Simulation de Indra, destacó la aportación de tecnología y experiencia acumulada durante cerca de cuatro décadas



en proyectos de características similares. Este bagaje ha permitido desarrollar soluciones de simulación con reconocimiento internacional, actualmente exportadas a más de 30 países.

La contribución en el programa se centra en el desarrollo de dispositivos de entrenamiento y su integración en la red del Ministerio de Defensa, bajo un concepto avanzado que permitirá a los pilotos entrenarse en escenarios de combate con altos niveles de realismo e interconectividad. Tecnologías como la inteligencia artificial, la realidad virtual, los gemelos digitales o los entornos LVC (Live, Virtual, Constructive) se integran en este ecosistema para facilitar la preparación en contextos complejos y conjuntos.

En este ámbito, se subrayó la importancia de disponer de una autoridad de diseño nacional, lo que permite incorporar tecnología propia, adaptar el sistema a futuras necesidades y evitar dependencias externas. A ello se suma el impacto en la base industrial, con la implicación de múltiples niveles de proveedores, y la generación de empleo y retorno económico a través de la exportación de tecnología.

Componentes críticos y capacidad industrial

En el ámbito del avión, la mesa abordó la relevancia de componentes aparentemente discretos pero esenciales para la operatividad del sistema. Es el caso de los sistemas de control de vuelo, considerados elementos críticos dentro del conjunto de la aeronave.

Se destacó el desarrollo de este tipo de tecnologías en España a lo largo de más de 15 años, así como su fabricación en serie dentro del propio país. Esta capacidad no solo refuerza la soberanía tecnológica, sino también la industrial, al garantizar que los sistemas puedan producirse en los volúmenes necesarios y adaptarse a los cambios que puedan surgir en el futuro.

En este sentido, se hizo hincapié en la evolución del entorno operativo y en la necesidad de contar con tecnología propia para adaptar los sistemas a nuevos escenarios. La autonomía no se limita al desarrollo inicial, sino que abarca todo el ciclo de vida, incluyendo la capacidad de actualización e integración con otros sistemas de entrenamiento o bancos de pruebas.

Otro de los elementos clave analizados fue la conectividad, entendida como la base sobre la que se construyen las capacidades presentes y futuras del sistema. La participación industrial en este ámbito se centra en el desarrollo de sistemas que permiten la interconexión entre plataformas, tanto en vuelo como en tierra.

Estos sistemas constituyen la primera capa de comunicación entre aeronaves y redes, sobre la que se irán construyendo capacidades más avanzadas. En el ámbito del entrenamiento, esta conectividad permitirá simular operaciones cada vez más complejas, desde el intercambio de datos básicos hasta la integración de sensores o el desarrollo de capacidades de mando y control. La evolución prevista apunta a escenarios en los que las plataformas tripuladas y no tripuladas operarán de forma conjunta, lo

que refuerza la necesidad de disponer de sistemas propios capaces de adaptarse a estos cambios. Desde esta perspectiva, la autonomía estratégica se vincula directamente con la capacidad de evolución del sistema a lo largo del tiempo.

Autonomía a largo plazo

El tercer gran pilar del programa es el sostenimiento, un ámbito que cobra especial relevancia en términos de autonomía. La experiencia acumulada en el mantenimiento de la actual flota F-5 sirve como base para el desarrollo de nuevas capacidades orientadas a garantizar la independencia operativa.

El objetivo es disponer de sistemas logísticos avanzados, nuevas instalaciones y capacidades de reparación que permitan evitar dependencias externas. Alfredo López Díez, Senior Director Defence Engineering de ITP, destacó la complejidad de los sistemas propulsivos y la necesidad de desarrollar infraestructuras específicas para su mantenimiento.

La digitalización y el uso de inteligencia artificial se perfilan como herramientas clave para optimizar el sostenimiento de sistemas cada vez más complejos, capaces de generar grandes volúmenes de información. Asimismo, se puso en valor la colaboración con la industria turca, con la que ya existe una trayectoria de más de dos décadas, especialmente en el ámbito de la propulsión.

El desarrollo de sistemas electrónicos y de gestión de datos completa el mapa industrial del programa. En este ámbito, Pedro J. Becerra, director general Aerospace & Defence de Aertec, destacó la aportación de computadores de gestión con múltiples variantes, diseñados para integrar distintos subsistemas bajo altos estándares de seguridad y certificación.

Estos desarrollos se apoyan en la reutilización de tecnologías previamente desarrolladas en otros programas, lo que permite reducir riesgos tecnológicos y acelerar los plazos de ejecución. La capacidad industrial ya existente facilita, además, el cumplimiento de los calendarios, uno de los requisitos fundamentales del programa.

Desde la perspectiva de la autonomía estratégica, se insistió en la importancia de contar con tecnologías propias y capacidad de adaptación, especialmente en un contexto en el que el programa está concebido con vocación de evolución a largo plazo. La posibilidad de modificar y actualizar estos sistemas de forma autónoma se considera un factor clave para garantizar su vigencia en el futuro.

A lo largo de la mesa, los distintos participantes coincidieron en una idea común: la autonomía estratégica no es un concepto aislado, sino el resultado de la suma de capacidades industriales, tecnológicas y operativas.

Desarrollo industrial nacional

El desarrollo industrial nacional se situó en el centro del debate durante la segunda mesa redonda celebrada en el marco de la presentación del programa Saeta II, donde representantes de la industria analizaron el impacto del sistema de entrenamiento avanzado no solo en términos operativos, sino como motor de crecimiento tecnológico, colaboración empresarial y consolidación del tejido industrial español.

Moderada por Marta Nogueira, la sesión puso el foco en uno de los pilares fundamentales del programa ITS-C: su capacidad para impulsar la industria nacional más allá de la cobertura de una necesidad militar. En este sentido, se subrayó que el proyecto forma parte del plan industrial para la seguridad y la defensa, lo que implica una doble dimen-

Participantes de la primera mesa redonda.
Fuente: Actualidad Aeroespacial



RESERVA EN VUELING.COM O EN NUESTRA APP

DESPEGAMOS HACIA MÁS DE 100 DESTINOS

ISLAS CANARIAS - MANCHESTER - OSLO - BRUSELAS - CATANIA - NÚREMBERG - SANTANDER - JEREZ - A CORUÑA - BARI
BASILEA - ARGEL - ASTURIAS - ORÁN - PARÍS - ÁMSTERDAM - DUBLÍN - COPENHAGUE - MALTA - DUBROVNIK - CAGLIARI
STUTTGART - VIGO - AGADIR - DAKAR - ROVANIEMI - ESTRASBURGO - GÉNOVA - BERLÍN - ZÚRICH - EDIMBURGO - FARO
PALERMO - TURÍN - MARSELLA - SAN SEBASTIÁN - HANNOVER - VALLADOLID - SPLIT - ALICANTE - NANTES
VENECIA - ESTAMBUL - ESTOCOLMO ARLANDA - FLORENCIA - SEVILLA - GRANADA - MILÁN MALPENSA - HAMBURGO
EL CAIRO - ESAUIRA - TIRANA - SANTIAGO DE COMPOSTELA - LYON - LONDRES - ATENAS - LISBOA - ISLAS BALEARES
BOLONIA - BURDEOS - VIENA - DÜSSELDORF - LIUBLIANA - BANJUL - TROMSØ - ALMERÍA - MARRAKECH - MÚNICH - ROMA
PRAGA - NIZA - NÁPOLES - BILBAO - OPORTO - BIRMINGHAM - GINEBRA - TÁNGER - TIVAT - CÓRDOBA - MÁLAGA



vueling

sión: operativa e industrial. Nogueira planteó a los participantes una cuestión clave: qué supondrá este programa para sus empresas y cuáles serán los principales retos a afrontar en los próximos meses, en un entorno marcado por la complejidad inherente a los programas de desarrollo y la exigencia de cumplir plazos.

Desde Orbital, Óscar Roldán, COO de la compañía, destacó el carácter tractor del programa, con un horizonte de impacto que se extiende entre 25 y 30 años. La participación en el Saeta II se interpreta como la culminación de un proceso de consolidación industrial iniciado años atrás, en un sector caracterizado por elevadas barreras de entrada. La compañía subrayó que este tipo de iniciativas permiten a empresas con fuerte base tecnológica posicionarse como actores relevantes dentro del ecosistema aeroespacial. Su contribución concreta se centra en sistemas como el grabador de vídeo y datos de misión, clave para el análisis posterior al entrenamiento de los pilotos, así como en tecnologías embarcadas que refuerzan las capacidades del sistema.

Junto al componente tecnológico, se identificó un reto esencial: la colaboración. En un sector donde las empresas compiten y cooperan simultáneamente, la coordinación entre actores industriales se convierte en un elemento crítico para el éxito del programa. La necesidad de “engrasar” las interfaces entre sistemas y compañías se planteó como una condición indispensable para cumplir con los estándares de calidad y los plazos exigidos.

Desde el ámbito de los sistemas de audio y comunicaciones, Andrés García, director de aeronáutica y Espacio del Grupo Oesía, puso en valor la experiencia acumulada en grandes programas europeos como el Eurofighter, que han permitido a la industria española evolucionar hasta compe-

tir en igualdad de condiciones con grandes compañías internacionales. Este bagaje ha sido determinante para participar en el Saeta II, donde la aportación se materializa en sistemas de intercomunicación. Sin embargo, más allá de la contribución tecnológica, se destacó una responsabilidad añadida: la de actuar como elemento tractor para nuevas empresas, facilitando su incorporación al ecosistema y contribuyendo a su desarrollo. El crecimiento de la industria, se insistió, pasa por esta capacidad de arrastre y por la colaboración entre compañías con diferentes niveles de especialización.

En esta misma línea, José Alfredo González, director Área de Defensa de CT Ingenieros, puso como ejemplo el recorrido de su empresa que ha crecido al calor de programas anteriores y que ahora se encuentran en posición de devolver ese conocimiento al sistema. La colaboración histórica con Airbus, iniciada hace más de tres décadas, ha permitido a esta compañía adquirir capacidades, competencias y experiencia que hoy se aplican en el desarrollo del Saeta II. Este programa, además, se presenta como una oportunidad para reforzar la conexión entre industrias, actuando como puente entre distintos socios internacionales implicados en el proyecto.

El reto, en este contexto, no es únicamente tecnológico, sino también operativo: mantener los más altos estándares de calidad y cumplir con los plazos establecidos. La exigencia de entrega en tiempo y forma se erige como uno de los principales desafíos compartidos por todos los participantes.

Por su parte, Ricardo Saénz Amandi, director de Programas de Defensa y Seguridad de GMV, aportó una perspectiva de largo recorrido sobre la evolución del tejido industrial español. Con décadas de experiencia en el desarrollo de



Participantes de la segunda mesa redonda. Fuente: Actualidad Aeroespacial

El ecosistema que da vida a SAETA II

Airbus lidera el equipo industrial que desarrollará el nuevo sistema de entrenamiento para pilotos de caza del Ejército del Aire y del Espacio.



software, sistemas de navegación y equipos embarcados, la compañía destacó cómo su trayectoria refleja el crecimiento del sector, desde etapas iniciales hasta su actual posicionamiento como proveedor de primer nivel. En el marco del Saeta II, su participación incluye el desarrollo de dos computadores clave: el de navegación y el de misión, ambos diseñados y fabricados íntegramente en España.

Este desarrollo incorpora capacidades avanzadas, como la integración de navegación con tecnología Galileo PRS, lo que sitúa al programa en una posición destacada dentro del contexto europeo. La posibilidad de que estas tecnologías se conviertan en referencia exportable refuerza la dimensión internacional del proyecto y su potencial para generar oportunidades más allá del mercado nacional.

Asimismo, se subrayó que el crecimiento de las empresas implica también la necesidad de ampliar la cadena de suministro, incorporando nuevos proveedores y trasladando parte de la carga de trabajo fuera de las compañías principales. Este proceso contribuye a dinamizar el tejido industrial y a extender el impacto del programa a un mayor número de actores.

A lo largo de la mesa, se reiteró la importancia de entender el Saeta II como un proyecto de largo plazo, con una evolución prevista de varias décadas. En este sentido, la visión compartida apunta a que el programa no solo permitirá desarrollar capacidades inmediatas, sino también posicionar a la industria española en futuros programas europeos e internacionales.

Finalmente, se destacó el papel de la cooperación internacional, en particular con Turquía, como un elemento estructural del programa. La relación con Turkish Aerospace

se percibe como una alianza estratégica de largo recorrido, basada en la confianza y orientada a generar beneficios mutuos tanto a nivel industrial como tecnológico.

La mesa concluyó con un mensaje claro: el éxito del Saeta II dependerá de la capacidad de la industria nacional para trabajar de forma coordinada, cumplir con los compromisos adquiridos y aprovechar esta oportunidad para consolidar su posición en el panorama aeroespacial. Más allá del desarrollo de un sistema de entrenamiento avanzado, el programa se perfila como una palanca para el crecimiento, la innovación y la proyección internacional de la industria española.

Impacto económico y territorial

El programa ITS-C tendrá un impacto directo en el tejido industrial y en el empleo. Según destacó Airbus, la iniciativa generará más de 2.500 empleos directos e indirectos altamente cualificados, consolidando a la compañía como motor tractor del sector.

Además, el desarrollo del programa implicará la creación de infraestructuras clave, como el centro de conversión en Albacete y la ampliación de capacidades en Talavera la Real. Estas actuaciones tendrán un efecto dinamizador en regiones como Castilla-La Mancha y Extremadura, extendiendo el impacto económico a todo el territorio.

Valcarce subrayó que el proyecto refleja una política de defensa orientada al desarrollo económico y social, en línea con los compromisos internacionales de España. “Reforzamos nuestras capacidades operativas, impulsamos la industria y consolidamos nuestra posición como aliado comprometido”, afirmó.

Aunque el foco inicial del programa está en el entrenamiento avanzado, el ITS-C incorpora provisiones que permitirán su evolución futura. La plataforma ha sido diseñada con capacidad de crecimiento, lo que abre la puerta a nuevas aplicaciones y desarrollos en fases posteriores.

Asimismo, Airbus no descarta explorar oportunidades en mercados internacionales, considerando el potencial de la plataforma como solución atractiva para otros países. Si bien el contrato actual se limita a 30 aeronaves, existe la posibilidad de ampliación, lo que podría reforzar aún más el alcance industrial del programa.

En palabras de Jean-Brice Dumont, el Saeta II es “el símbolo de una España industrial, fuerte y tecnológicamente independiente”. Una definición que resume el espíritu de un programa concebido no solo para cubrir una necesidad operativa, sino para transformar el ecosistema aeroespacial nacional.

El ITS-C representa, en definitiva, una nueva forma de entender la política de defensa: como un instrumento de innovación, cooperación y desarrollo industrial. Un proyecto que, desde la formación de pilotos hasta la generación de empleo cualificado, busca construir una base sólida para el futuro de la aviación militar española.

Con la firma del contrato, España inicia una nueva etapa en su capacidad de entrenamiento y en su posicionamiento in-

dustrial. Un paso que, como señaló Valcarce, refuerza la seguridad, la cooperación y el progreso en un entorno internacional cada vez más exigente.

El Hürjet abre la puerta a nuevas capacidades

El acuerdo alcanzado entre Turkish Aerospace y España para el desarrollo y suministro del entrenador avanzado Hürjet, denominado en el Ejército del Aire y del Espacio como Saeta II, nace con vocación de continuidad y crecimiento. Así lo ha trasladado Mehmet Demiroğlu, presidente y CEO de Turkish Aerospace, quien ha detallado en una entrevista en exclusiva para Actualidad Aeroespacial las claves de un programa que combina ambición industrial, proyección internacional y margen de evolución futura.

Aunque el contrato actual se centra en una plataforma de entrenamiento avanzado, el directivo ha reconocido que el acuerdo contempla desde su origen la posibilidad de ampliación. “Incluye la posibilidad de expansión”, ha señalado, apuntando tanto a un eventual incremento del número de aeronaves como a la exploración de nuevas variantes. No obstante, ha matizado que el foco inmediato está en cumplir con los compromisos iniciales, especialmente en lo relativo al calendario de entregas.

Una vez consolidada esta primera fase, podrían abrirse nuevas líneas de desarrollo. Entre ellas, la incorporación de

Nuevo sistema de entrenamiento de combate de España

Sistema de entrenamiento en tierra liderado por Airbus

Simuladores de misión completa

Cabina de realidad virtual

Entrenamiento en procedimientos de cabina

Salas de formación informatizadas

Estaciones de operación del instructor

Salas de monitorización interactiva en directo

Avión de entrenamiento SAETA II



Airbus lidera la españolización de los **30 aviones**, fabricados por Turkish Aerospace en su versión inicial, para cumplir los requisitos operacionales del **Ejército del Aire y del Espacio**



Mehmet Demiroğlu, presidente y CEO de Turkish Aerospace.
Fuente: EFE

más entrenadores o incluso la evolución hacia versiones con capacidades de combate. En cualquier caso, Demiroğlu ha subrayado que estas decisiones corresponderán al Ministerio de Defensa español y al Ejército del Aire y del Espacio.

El programa, valorado en 2.600 millones de euros, contempla la adquisición de 30 aeronaves Hürjet, que en España adoptarán la denominación Saeta II en homenaje al histórico Hispano Aviación HA-200. La primera entrega está prevista para la segunda mitad de 2028, con el objetivo de completar el conjunto del programa en 2031.

Más allá de la plataforma, uno de los aspectos centrales del proyecto es su dimensión industrial. Demiroğlu ha insistido en que “no se puede mirar solo la chapa del avión, sino todo el ciclo de vida del proyecto”, poniendo el acento en la importancia del mantenimiento, la evolución y la capacidad de adaptación del sistema. En este sentido, ha explicado que, aunque la base tecnológica del avión es de origen turco, su desarrollo y evolución futura estarán en manos de la industria española.

Airbus desempeñará un papel clave como coordinador del programa en España, siendo responsable de los sistemas de entrenamiento y de la gestión del mantenimiento, lo que permitirá introducir modificaciones en función de las necesidades operativas de las Fuerzas Armadas. A ello se suma la participación de un total de 14 empresas españolas, encargadas del desarrollo y producción de distintos subsistemas.

El planteamiento industrial incluye además la creación de un centro de conversión y fabricación en España, así como la realización en territorio nacional de las actividades de mantenimiento y formación. “La mayor parte del programa se ejecutará en España, con la participación de empresas y proveedores locales”, ha explicado el CEO de Turkish Aerospace. Este enfoque no solo busca responder a los requisitos operativos, sino también generar capacidades industriales sostenibles a largo plazo.

La cooperación con la industria española se configura, en este contexto, como uno de los pilares del programa. Turkish Aerospace ya ha establecido presencia en el país mediante la apertura de una oficina, con previsión de reforzarla a medida que avance el proyecto.

Desde el punto de vista técnico, el directivo ha defendido las capacidades del Hürjet como una plataforma que combina elementos propios de los aviones de entrenamiento con características más cercanas a aeronaves de combate. “Combina lo mejor de ambos mundos”, ha afirmado, en referencia a su capacidad para responder tanto a las necesidades formativas como a requisitos operativos más exigentes.

En paralelo, Demiroğlu ha defendido el potencial del Hürjet para posicionarse fuera de España, convencido de que la plataforma puede cubrir un nicho relevante en el mercado global. La combinación de capacidades técnicas, rapidez de entrega y enfoque industrial se presenta como uno de los argumentos para su proyección internacional.

El contexto geopolítico actual también influye en la orientación del programa. Según ha explicado, la evolución reciente de los conflictos ha modificado las prioridades en materia de defensa, poniendo el foco en soluciones más ágiles, eficientes y rentables. “Ahora nadie quiere plataformas extremadamente caras; quieren algo que funcione, que sea rentable y que se fabrique rápido”, ha señalado, destacando la necesidad de adaptar la oferta industrial a estas nuevas demandas.

De este modo, el Hürjet y su versión española Saeta II se presentan como un ejemplo de cooperación internacional con proyección a largo plazo. Un programa que, más allá de su función como sistema de entrenamiento avanzado, aspira a consolidar capacidades industriales, reforzar la autonomía tecnológica y posicionar a sus socios en el competitivo escenario aeroespacial global.

EEUU plantea recortar un 23% el presupuesto de la Nasa en 2027

La Administración estadounidense ha propuesto una reducción del 23% en el presupuesto de la Nasa para el ejercicio 2027, en un contexto marcado por el reciente éxito de la misión tripulada Artemisa II. La solicitud, presentada por la Oficina de Administración y Presupuesto (OMB) al Congreso, plantea una asignación de 18.800 millones de dólares, lo que supone 5.600 millones menos que en 2026.

El ajuste presupuestario cuenta con el respaldo del administrador de la agencia, Jared Isaacman, quien subraya que, pese al recorte, el presupuesto continúa siendo el más elevado entre las agencias espaciales a nivel global. Según la OMB, la propuesta mantiene el foco en el regreso de astronautas estadounidenses a la Luna y en el establecimiento de una presencia sostenida en su superficie, al tiempo que busca optimizar el uso de los recursos mediante la eliminación de programas considerados menos prioritarios.

En este sentido, el programa Artemisa se mantiene como eje central de la estrategia espacial estadounidense, con una dotación de 8.500 millones de dólares. Esta financiación cubre los principales elementos necesarios para las futuras misiones tripuladas, incluidos los módulos de aterrizaje lunar, los trajes espaciales, los sistemas de superficie y las soluciones de transporte de astronautas. El objetivo es garantizar el cumplimiento del calendario previsto, que contempla el regreso a la superficie lunar a finales de 2028.

El presupuesto también introduce una inversión adicional de 175 millones de dólares destinada a misiones robóticas que contribuirán, junto a las tripuladas, al despliegue de los primeros elementos de una base permanente cerca del polo sur lunar. Esta iniciativa forma parte de la estrategia para consolidar una presencia continuada en la Luna.

En paralelo, la propuesta contempla una reconfiguración significativa del programa científico de la agencia, con la cancelación de más de 40 misiones consideradas de baja prioridad. El objetivo, según la OMB, es concentrar los recursos en proyectos con mayor impacto estratégico y mejorar la sostenibilidad financiera del conjunto de actividades.



Uno de los cambios más relevantes afecta a los sistemas de lanzamiento actuales. El documento plantea la sustitución progresiva del sistema Space Launch System (SLS) y la nave Orion por alternativas más rentables. Entre 2005 y 2025, estos programas y sus infraestructuras asociadas han supuesto un coste cercano a los 65.000 millones de dólares, lo que ha impulsado la búsqueda de soluciones más eficientes para futuras misiones lunares.

Asimismo, se prevén recortes en determinadas líneas de investigación y desarrollo tecnológico que no estén directamente alineadas con las necesidades operativas. Entre ellas figura la cancelación del proyecto DRACO, un demostrador de propulsión nuclear térmica desarrollado junto a la Agencia de Proyectos de Investigación Avanzada de Defensa, que ha enfrentado dificultades técnicas y riesgos de sobrecostes.

La Estación Espacial Internacional también se verá afectada por la reorientación presupuestaria, con una reducción de 1.100 millones de dólares. Esta medida responde a la transición hacia un modelo más apoyado en estaciones espaciales comerciales, en línea con el final progresivo del ciclo operativo de la ISS.

En conjunto, la propuesta refleja un intento de equilibrar la ambición de los programas de exploración lunar con una mayor disciplina presupuestaria, en un momento clave para la estrategia espacial de Estados Unidos.

FTEJerez

Flight Training Europe



CONTROLA TU FUTURO ELIGE FTEJEREZ

Sigue tus sueños y comienza tu carrera en **Control Aéreo** o como **Piloto de Línea Aérea** en FTEJerez, la escuela líder en Europa. Nuestro compromiso con la excelencia nos distingue, ofreciéndote los mejores instructores, recursos y salidas laborales con las principales compañías para ayudarte a alcanzar nuevas alturas en tu carrera.

Haz despegar tu futuro

Síguenos   @ftejerez

Tel. +34 956 317 800 · info@ftejerez.com · www.ftejerez.com

La Nasa ya prepara la misión Artemisa III

Una vez que la tripulación del vuelo Artemisa regresó a la Tierra, la Nasa y sus socios han centrado ahora su atención en los preparativos para la misión Artemisa III del próximo año, en la que una nueva tripulación de la nave Orion pondrá a prueba las operaciones integradas con módulos de aterrizaje lunares de construcción comercial en órbita terrestre baja, anunció la Nasa.

La ciencia acumulada en la misión Artemisa II allanará el camino para futuras misiones a la superficie de la Luna, al ayudar a avanzar en las operaciones de la misión y entrenar a los astronautas para que utilicen un criterio bien fundamentado para identificar áreas de gran interés para la ciencia y la exploración.

En el marco de una era dorada de innovación y exploración, la Nasa enviará a los astronautas del programa Artemisa en misiones cada vez más desafiantes para explorar más la Luna en busca de descubrimientos científicos, beneficios económicos, establecer una presencia humana duradera en la superficie lunar y sentar las bases para enviar a los primeros astronautas estadounidenses a Marte, añade la agencia.

El administrador de la Nasa, Jared Isaacman, en su bienvenida a los astronautas Reid Wiseman, Victor Glover, Christina Koch y Jeremy Hansen, declaró que “Artemisa II demostró una habilidad, valentía y dedicación extraordinarias, ya que la tripulación impulsó a Orion, el SLS (Sistema de Lanzamiento Espacial) y la exploración humana más allá de lo que jamás se había logrado. Como los primeros astronautas en volar este cohete y esta nave espacial, la tripulación asumió un riesgo significativo en aras del conocimiento adquirido y el futuro que estamos decididos a construir. La Nasa también reconoce las contribuciones de todo su personal, junto con nuestros socios internacionales, cuya experiencia y compromiso fueron esenciales para el éxito de esta misión. Con Artemisa II completada, ahora nos centramos con confianza en el ensamblaje de Artemisa III y en la preparación para regresar a la superficie lunar, construir la base y no volver a abandonar la Luna jamás”.

Por su parte, Amit Kshatriya, administrador adjunto de la agencia, dijo que “la tripulación de Artemisa II está en casa.

Los sistemas de entrada, descenso y aterrizaje funcionaron según lo previsto y la prueba final se completó como se esperaba. Este momento pertenece a los miles de personas de 14 países que construyeron, probaron y confiaron en este vehículo. Su trabajo protegió cuatro vidas humanas que viajaban a 40.000 kilómetros por hora y las trajo de vuelta a la Tierra sanas y salvas. Artemisa II demostró la eficacia del vehículo, de los equipos, de la arquitectura y de la colaboración internacional que permitirán el regreso de la humanidad a la superficie lunar. Reid, Victor, Christina y Jeremy llevaron las esperanzas de este mundo más lejos de lo que los humanos han viajado en más de medio siglo. Hace 53 años, la humanidad abandonó la Luna. Esta vez, regresamos para quedarnos. El futuro está en nuestras manos”.

Avance tras la evaluación de Artemisa II

Tras el exitoso amerizaje de la misión Artemisa II, los ingenieros de la Nasa comenzaron a analizar en detalle los datos para evaluar el rendimiento de los sistemas y subsistemas clave de la nave espacial Orion, el cohete SLS (Space Launch System) y los sistemas de la plataforma de lanzamiento en el Centro Espacial Kennedy de la agencia en Florida.

El vuelo de prueba de Artemisa II marcó el inicio de una nueva era de exploración, sentando las bases para la tercera misión Artemisa el próximo año, misiones a la superficie lunar, una base en la Luna y futuras misiones a Marte.

Tras su viaje alrededor de la Luna y de regreso, la nave espacial Orion de la agencia reingresó con éxito a la atmósfera terrestre y amerizó frente a la costa de San Diego el 10 de abril. La tripulación y la nave estuvieron protegidas por el sistema de protección térmica de Orion mientras



Los astronautas de la Nasa posan con la nave espacial Orion.

Fuente: Nasa/Bill Ingalls

viajaban a casi 35 veces la velocidad del sonido durante el reingreso. Las inspecciones iniciales del sistema confirmaron su funcionamiento según lo previsto, sin que se detectaran anomalías. Las imágenes tomadas por buzos del escudo térmico de la nave tras el amerizaje y las inspecciones posteriores en el buque de recuperación revelaron una reducción significativa de la pérdida de material carbonizado observada en Artemisa I, tanto en cantidad como en tamaño. El rendimiento también fue consistente con las pruebas en tierra realizadas en la instalación de chorro de arco tras Artemisa I.

Durante la reentrada a la atmósfera, también se obtuvieron imágenes aéreas del módulo de tripulación de Orion, las cuales se analizarán en las próximas semanas. Estas imágenes proporcionarán información sobre el momento en que se produjo la mínima pérdida de material carbonizado, así como otros datos sobre el escudo térmico.

El módulo de tripulación regresó al Centro Espacial Kennedy de la Nasa para un examen adicional del escudo térmico durante la desactivación de la nave Orion en la Instalación de Procesamiento de Cargas Múltiples. Los equipos realizarán inspecciones detalladas, recuperarán datos posteriores al vuelo, retirarán componentes reutilizables como la aviónica y eliminarán los riesgos restantes, como el exceso de combustible y refrigerante.

Durante el próximo verano, el escudo térmico será transportado al Centro de Vuelos Espaciales Marshall de la Nasa en Huntsville, Alabama, para la extracción de muestras y escaneos internos de rayos X que proporcionen una mayor comprensión del sistema y del comportamiento del material.

Las baldosas cerámicas de la cubierta cónica superior del módulo de tripulación también funcionaron según lo previsto. La cinta térmica reflectante, que se supone que se quemará al reingresar a la atmósfera, aún está presente en numerosos lugares. Esta cinta reflectante se utiliza para ayudar a controlar la temperatura del vehículo en el espacio y no cumple ninguna función de protección térmica al reingresar.

La cápsula Orion amerizó con precisión, a tan solo 4,7 kilómetros del lugar de aterrizaje previsto. Las evaluaciones iniciales mostraron que la velocidad de entrada en la interfaz se encontraba dentro de un margen de 1,6 kilómetros por hora respecto a las predicciones.

Tras el amerizaje, varios componentes de la cápsula Orion fueron retirados en San Diego para su análisis posterior al vuelo y su futura reutilización antes del regreso de la nave espacial al Centro Espacial Kennedy. Estos componentes incluían asientos, unidades de procesamiento de vídeo, controladores de cámara del módulo de la tripulación, contenedores y bolsas de almacenamiento, y los cables umbilicales del traje del Sistema de Supervivencia de la Tripulación Orion.

Actualmente, el equipo está evaluando el hardware y recopilando datos para respaldar la investigación posterior al vuelo sobre el problema con la línea de ventilación de orina durante la misión Artemisa II. Los equipos trabajarán para identificar la causa raíz e iniciar acciones correctivas para Artemisa III.

El cohete SLS que lanzó la misión Artemisa II también tuvo un buen funcionamiento, cumpliendo con los objetivos de



La Nasa trasladó la etapa central del cohete SLS que lanzará la misión tripulada Artemisa III. Fuente: Nasa/Michael DeMocker

la misión en el vuelo de prueba. Si bien los ingenieros continúan analizando los datos, una evaluación preliminar indica que el cohete colocó con precisión a Orion en el lugar deseado en el espacio. Al apagarse el motor principal, cuando se detuvieron los motores de combustible líquido RS-25 de la etapa central, la nave espacial alcanzó su velocidad de inserción orbital dirigiéndose con precisión hacia su ubicación prevista.

La plataforma de lanzamiento

Tras el lanzamiento de la tripulación y el cohete Artemisa II, los ingenieros llevaron a cabo una evaluación detallada de la plataforma de lanzamiento y del lanzador móvil. La aplicación de las lecciones aprendidas con Artemisa I para reforzar y optimizar el equipo de apoyo en tierra de la plataforma resultó exitosa, ya que el lanzador móvil y la plataforma de lanzamiento sufrieron daños mínimos tras el potente encendido del propulsor.

Además de realizar limpiezas a fondo de la plataforma de lanzamiento móvil y los sistemas terrestres inmediatamente después del lanzamiento, algunos componentes se reforzaron, como las puertas de los ascensores, mientras que otros se hicieron más flexibles, como los paneles de distribución de gas en la base de la plataforma, modificados para flexionarse con los efectos de la explosión. Otros componentes se protegieron con paredes o cubiertas resistentes a la explosión. Esto permitió que el sistema neumático, que utiliza aire y gas, permaneciera operativo después del lanzamiento y que continuaran los flujos críticos de agua para refrigeración y limpieza.

Los equipos devolvieron la plataforma de lanzamiento móvil de la Nasa, que sirvió de base para la integración y el lanzamiento del cohete Artemisa II, al Edificio de Ensamblaje

de Vehículos del Centro Espacial Kennedy de la Nasa para que fuera reparada y preparada para dar soporte a futuras misiones Artemisa.

Ensamblaje final

Tan solo 10 días después del éxito de la misión Artemisa II, el equipo de Boeing se dispuso a trasladar la tercera etapa central construida por la misma empresa, acercándola al ensamblaje final, la integración y las pruebas. Esta etapa central impulsará la misión Artemisa III, que pondrá a prueba los sistemas y las capacidades operativas en órbita terrestre baja para preparar el alunizaje de Artemisa IV en 2028.

Los equipos de Boeing están ultimando las comprobaciones finales de una configuración pionera para la etapa central que impulsará la próxima misión Artemisa a la Luna. Este trabajo es el último paso antes del traslado desde la planta de ensamblaje Michoud (MAF) en Nueva Orleans hasta la barcaza Pegasus de la Nasa para su entrega al Centro Espacial Kennedy (KSC) de la Nasa en Florida.

A diferencia de los despliegues anteriores, el equipo de Boeing solo está trasladando las cuatro quintas partes superiores (TFF) de la Etapa Central 3 (CS3), lo que significa que no tendrá instalada una sección del motor de vuelo para el traslado desde la fábrica al KSC, que actualmente se encuentra en la fase de ensamblaje final en el VAB.


Con la sección del motor lista para su integración en el KSC, el CS3 TFF es el último componente principal del CS3 que se envía desde MAF al KSC. Este nuevo proceso de envío forma parte del esfuerzo de producción acelerada de Boeing, que comenzó en 2022, para trasladar el motor CS y el trabajo de integración final a la nave de montaje High Bay 2 del KSC.

50 años formando pilotos



1^o ATPL
#300h

Fórmate como PILOTO en la
Universidad de Salamanca.
Elige CALIDAD y SEGURIDAD
Elige Adventia

 GRADO EN PILOTO DE AVIACIÓN
COMERCIAL Y OPERACIONES AÉREAS
CURSO INTENSIVO ATPL INTEGRADO
PASARELA DE ADAPTACIÓN AL GRADO

ADVENTIA, European College of Aeronautics -
Ctra Madrid Km 14 Matacán (Salamanca) - www.adventia.org - +34 923 041 011

Amparo Moraleda será la nueva **presidenta** de Airbus

La española Amparo Moraleda será la presidenta del Consejo de Administración de Airbus a partir del 1 de octubre de 2026. Sucederá en el cargo a René Obermann, quien anunció su decisión de no presentarse a la reelección como consejero en la Junta General de Accionistas de 2027, cuando expire su mandato actual.

Su designación por el Consejo de Administración marca un hito en la historia del gigante aeronáutico europeo, puesto que es la primera persona que llega al máximo puesto de responsabilidad de Airbus que no tiene nacionalidad francesa o alemana desde su fundación en 1970 y pone de relieve el peso de nuestro país en uno de los mayores fabricantes aeroespaciales del mundo.

«Agradezco al Consejo su confianza y espero trabajar con René Obermann en los próximos meses para asegurar una transición sin contratiempos. Me gustaría felicitarlo por su diligente gestión en el Consejo durante un periodo marcado por importantes crisis, especialmente la pandemia de Covid-19, las interrupciones en la cadena de suministro y el empeoramiento del entorno geopolítico. Mi compromiso con la compañía y sus accionistas es total. Trabajaré estrechamente con mis compañeros del Consejo y el equipo directivo para garantizar que Airbus esté bien preparada para afrontar los numerosos retos y aprovechar las oportunidades que surgen de los rápidos cambios en nuestro entorno global», dijo la futura presidenta de Airbus.

Amparo Moraleda es una destacada directiva e ingeniera industrial por la ICAI (Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial) de Madrid y PDG por el IESE Business School de Madrid. Nacida en la capital de España en 1964, con una larga trayectoria en grandes empresas internacionales, es principalmente conocida por su carrera como alta ejecutiva y consejera en grandes multinacionales. Ha ocupado cargos de responsabilidad en sectores como tecnología, energía, banca y aeronáutica.

Entre enero de 2009 y febrero de 2012, fue directora de Operaciones de la División Internacional de Iberdrola, con responsabilidad sobre el Reino Unido y Estados Unidos.



También dirigió Iberdrola Ingeniería y Construcción desde enero de 2009 hasta enero de 2011. Previamente, fue directora general de IBM España y Portugal (2001-2009). En 2005, su área de responsabilidad se amplió para incluir también Grecia, Israel y Turquía. Entre 2000 y 2001, fue asistente ejecutiva del presidente y director general de IBM Corporation. De 1998 a 2000, Moraleda fue directora general de INSA (una filial de IBM Global Services). De 1995 a 1997, fue directora de Recursos Humanos para EMEA en IBM Global Services y, de 1988 a 1995, ocupó diversos cargos profesionales y directivos en IBM España.

Moraleda también es miembro de diversos consejos y patronatos de diferentes instituciones y organismos. Es miembro de la Academia de Ciencias Sociales y del Medio

Ambiente de Andalucía (España), miembro del Patronato del MD Anderson Cancer Center de Madrid y miembro del Consejo de la asociación global de antiguos alumnos de IESE Business School. En mayo de 2017 fue admitida como miembro de la Real Academia Española de Ciencias Económicas y Financieras.

Actualmente es miembro del Consejo de Administración de Airbus SE, del Consejo de Administración de la Fundación Airbus, del Consejo de Administración de AP Moller-Maersk A/S, del Consejo de Administración de CaixaBank, del Consejo Asesor de SAP España, del Consejo de Administración de Vodafone, del Consejo Asesor Global de Kearney, del Consejo Asesor de Spencer Stuart España y del Patronato de la Fundación Vodafone.

Airbus en España

La historia de Airbus en España es una historia de ambición y visión. Desde la fundación de Construcciones Aeronáuticas y la invención del autogiro en 1923, le ha guiado un espíritu pionero. La creación de Airbus se basó en la idea de que una Europa unida puede lograr lo imposible por separado. Hoy, Airbus contribuye al progreso de nuestra sociedad impulsando la descarbonización de la aviación, la exploración espacial y la seguridad global.

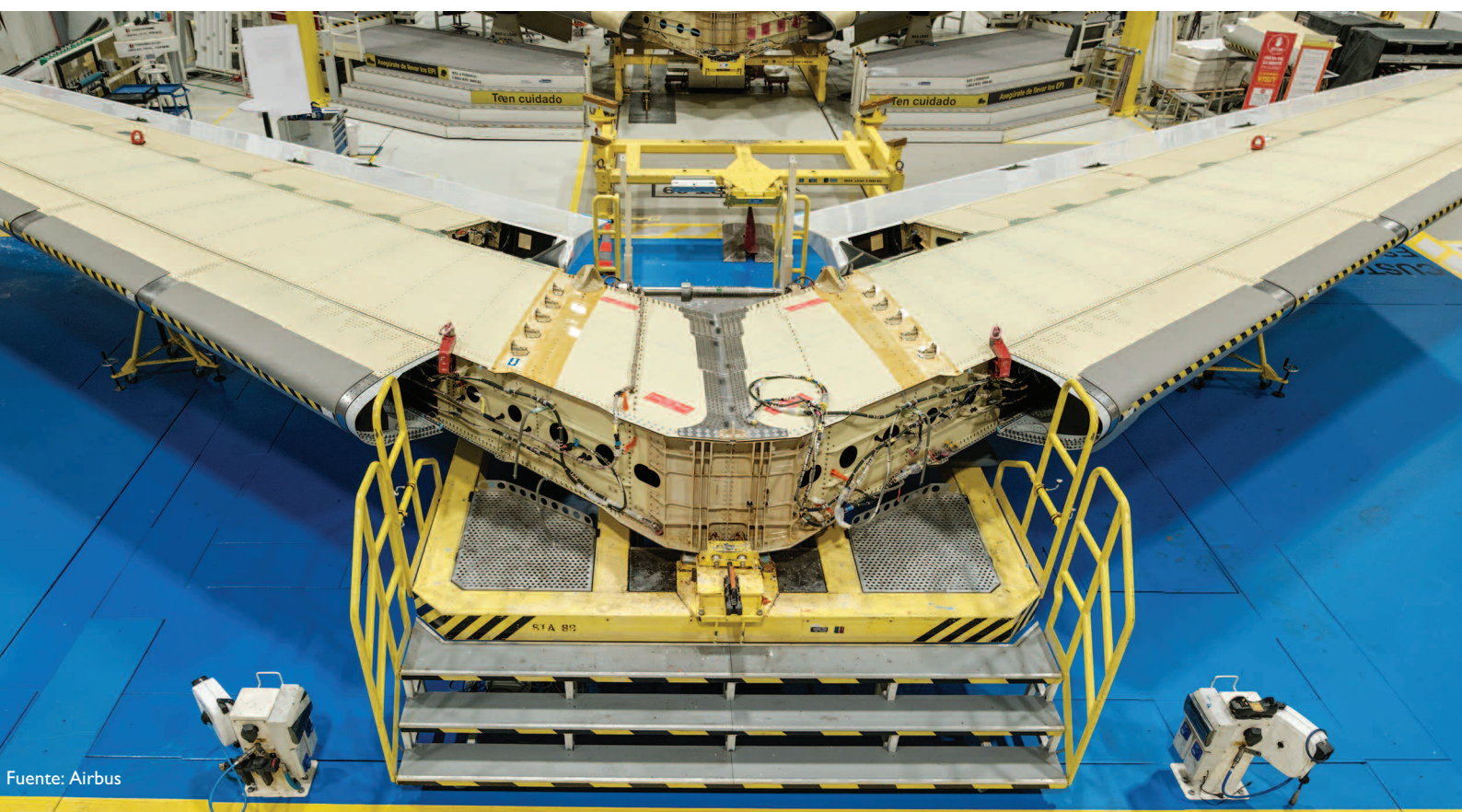
España, una de las cuatro naciones fundadoras de Airbus, alberga importantes instalaciones de producción para aeronaves comerciales, helicópteros, actividades espaciales y

de defensa, incluyendo las líneas de ensamblaje final de todos los aviones militares de Airbus Defence and Space. Airbus también ha establecido centros de investigación y desarrollo especializados donde se investigan proyectos de vanguardia en ciencia y tecnología.

Airbus en España es un actor clave en la red global de Airbus, con más de 14.000 empleados distribuidos en ocho centros en Madrid, Castilla-La Mancha y Andalucía. El centro de Getafe, el tercero más grande de Airbus, alberga la sede central y el innovador Campus Futura, que fomenta la colaboración y la diversidad. Airbus lidera los sectores aeroespacial y de defensa de España, contribuyendo con 2.800 millones de euros al PIB y representando el 60% de las exportaciones aeroespaciales y de defensa.

En colaboración con más de 20 universidades, Airbus forma talento a través de prácticas y programas de formación profesional, dando forma al futuro de la fuerza laboral aeroespacial de España. Airbus fabrica en España desde el avión de transporte militar A400M hasta todos los estabilizadores horizontales de la familia de aviones comerciales Airbus, incluido el A321XLR. También produce componentes clave para satélites, como SpainSat-NG, que proporciona comunicaciones seguras a las fuerzas armadas, y para helicópteros civiles y militares, utilizados para evacuaciones aeromédicas y extinción de incendios.

En Airbus España, se ofrecen soluciones de primer nivel en los sectores de aeronaves comerciales, helicópteros, de-



fensa y espacio. Desde la aviación sostenible pionera y los helicópteros de vanguardia hasta los sistemas de defensa avanzados y las tecnologías de exploración espacial, nuestros productos y servicios innovadores impulsan el progreso, refuerzan la seguridad y conectan el mundo.

Aviones comerciales

La división de Aeronaves Comerciales emplea a unas 4.000 personas en España y es responsable del fuselaje trasero y la cola de todos los aviones comerciales de Airbus. Está especializada en el diseño, la ingeniería y la fabricación de componentes avanzados mediante procesos digitalizados y automatizados, y es líder en grandes estructuras de fibra de carbono.

Cuenta con centros de producción en Getafe, Illescas y Cádiz, donde fabrica los estabilizadores horizontales para los A320, A330, A350 y A350F; la parte trasera del fuselaje del A350 (Sección 19), las cubiertas inferiores de las alas del A350, la puerta de carga de la cubierta principal del A350F y las cubiertas de los ventiladores para el A320neo. Airbus Commercial Aircraft en España contribuye al objetivo de liderar la descarbonización de la aviación y trabaja en desarrollos tecnológicos para aumentar la eficiencia de las aeronaves, preparar la próxima generación de aviones

de pasajeros convencionales e impulsar la innovación en tecnologías de hidrógeno, que son clave para el futuro de la aviación.

Helicópteros

Con una rica tradición que se remonta a AISA y De La Cierva, Airbus Helicopters es la empresa líder en helicópteros de España y el principal proveedor de las Fuerzas Armadas españolas y de flotas gubernamentales como la Guardia Civil y la Policía.

Desde su sede principal en Albacete, donde trabajan más de 500 personas en diseño, fabricación, mantenimiento, reparación y operaciones (MRO) y ventas, hasta Getafe, donde brindan soporte de ingeniería, impulsan la innovación y la excelencia. Albacete es su centro de excelencia global para fuselajes traseros de helicópteros y produce secciones de fuselaje para el NH90.

Su nuevo centro logístico de Albacete da soporte a las fábricas europeas, consolidando su papel en nuestra estrategia industrial.

Defensa

Airbus Defence and Space emplea a cerca de 9.000 personas en cinco centros en España, liderando iniciativas clave en el sector aeroespacial y de defensa. Su división de Fuerza Aérea, que representa el 50% de la división, tiene su sede en España y supervisa el transporte estratégico y táctico, las aeronaves de misión y la participación en el Eurofighter, el programa de defensa colaborativa líder en Europa.

En Getafe, alberga la línea de ensamblaje final del Eurofighter, el mantenimiento, reparación y revisión del A400M y la conversión del A330 MRTT, equipando a los aviones A330 con sistemas avanzados de reabastecimiento en vuelo y aviónica militar. La planta de San Pablo en Sevilla lidera las actividades de transporte militar, incluidas las líneas de ensamblaje final del A400M y el C295, y alberga el Centro Internacional de Entrenamiento de Aeronaves Militares.

Como líder del programa Eurodrone, impulsa la innovación aeroespacial española. En Cádiz, fabrica componentes compuestos para plataformas militares y civiles. Su centro de inteligencia de Barcelona optimiza la seguridad, la planificación de misiones y la gestión de recursos, al tiempo que protege el medio ambiente.

Fuente: Airbus



Espacio

Airbus Space Systems lidera el sector espacial español, operando instalaciones de vanguardia en Getafe, el centro neurálgico del país para la producción de satélites y lanzadores. Es el único fabricante principal de satélites de gran envergadura en España, habiendo liderado proyectos como el PAZ, Ingenio y el satélite CHEOPS de la ESA. Actualmente, está desarrollando LSTM, el primer satélite climático español del programa Copernicus.

En el sector de los lanzadores, diseña y fabrica estructuras de fibra de carbono para Ariane 6 y VegaC, lo que le ha valido el reconocimiento como Centro de Excelencia en Materiales Compuestos. Su experiencia abarca adaptadores de carga útil, antenas activas para misiones como Galileo y SPAINSAT NG, e instrumentos para satélites de la ESA como SMOS y JUICE.

Apoya las misiones a Marte con antenas de alta ganancia y estaciones meteorológicas para los rovers de la Nasa. En Tres Cantos, Madrid, fabrica productos electrónicos para satélites y exploración espacial. Desde 1966, ha contribuido al éxito espacial de Europa, desde satélites hasta la estación espacial Lunar Gateway.

Innovación

Airbus es un motor clave de la prosperidad, la tecnología y el desarrollo de competencias en España, colaborando con más de 1.300 empresas, entre las que destacan líderes como Aernova, Indra, ITP Aero y Siemens. Trabaja estrechamente con el mundo académico, organismos gubernamentales de educación y centros de investigación influyentes para fomentar la innovación y el crecimiento. Sus instalaciones en Sevilla son fundamentales para el Clúster Aeroespacial Andaluz, que reúne a los principales actores del sector aeroespacial regional, como proveedores de primer nivel, pymes, universidades, centros tecnológicos, organizaciones empresariales, sindicatos y la administración regional. Juntos, fortalecemos el ecosistema aeroespacial español e impulsamos su competitividad global.

Airbus aprovecha su espíritu pionero y su tradición innovadora para impulsar tecnologías aeroespaciales y de defensa cruciales, gracias al talento de nuestros científicos e ingenieros españoles. El incremento de la actividad de I+D en los últimos años ha sido del 18,5%. Con una inversión



Satélite Ingenio. Fuente: Airbus

anual de más de 555 millones de euros en I+D y 42 patentes europeas registradas cada año, el 10% de sus ingresos se destina a investigación y tecnología.

España alberga el centro de excelencia global de Airbus para materiales compuestos, fundamental en aeroestructuras de fibra de carbono. Airbus UpNext y el Centro de Desarrollo ZEROe son referentes españoles en la aviación impulsada por hidrógeno y en el logro de los objetivos de sostenibilidad. Airbus Scale, nuestra unidad de innovación, impulsa la recuperación y el crecimiento, apoyando la descarbonización de la aviación mediante la innovación corporativa, las startups y los nuevos emprendimientos.

España alberga uno de los 11 centros ProtoSpace de Airbus, que fomenta el prototipado rápido y la colaboración global. Además, nuestros equipos de Defensa y Espacio lideran proyectos de Clean Sky 2, incluido el banco de pruebas de vuelo C295 2, cuyo objetivo es reducir los niveles de CO₂, NO_x y ruido.

Otras innovaciones incluyen el sistema de repostaje automático del A330 MRTT y el uso de drones para el mantenimiento de las aeronaves, que están dando forma al futuro de la aviación sostenible.



Turkish Airlines nombra a Murat Şeker presidente

Turkish Airlines ha acometido una reorganización de su estructura de dirección ejecutiva con el nombramiento de Murat Şeker como presidente del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo, y de Ahmet Olmuştur como nuevo consejero delegado (CEO). La aerolínea de bandera nacional de Turquía enmarca estos cambios en línea con sus objetivos corporativos y su estrategia de crecimiento.

Şeker asume la presidencia tras una trayectoria consolidada dentro de la compañía, donde ha ocupado el cargo de director financiero (CFO) desde julio de 2016. Durante este periodo, ha sido responsable de áreas clave como financiación, tesorería, contabilidad, adquisiciones y relaciones con inversores, además de formar parte del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo desde marzo de 2021.

Su perfil combina experiencia en el sector financiero y en organismos internacionales. Antes de incorporarse a Turkish Airlines, trabajó como economista en el Banco Mundial entre 2008 y 2013, participando en proyectos operativos y en la elaboración de informes sobre innovación, comercio internacional y crecimiento.



ATR nombra a Damien Proust como vicepresidente senior de Ingeniería

Damien Proust ha sido nombrado vicepresidente senior de Ingeniería y director de la Organización de Diseño de ATR, con efecto a partir del 1 de mayo de 2026. Reportará directamente a la CEO de la compañía, Nathalie Tarnaud Laude.

Proust sucede a Daniel Cuchet, quien asumirá el cargo de ingeniero jefe para los aviones A380 y A310/300 en servicio en Airbus, así como el de director de los programas Legacy.

Damien Proust aporta más de dos décadas de experiencia en ingeniería y liderazgo, habiendo ocupado varios puestos de alta responsabilidad en Airbus. Desde 2018, ejerce como vicepresidente y director de Estructuras de Propulsión, supervisando las actividades de investigación, desarrollo, producción y soporte en servicio para pilones y góndolas en todos los programas de aeronaves.

Además de su cargo en Airbus, también ejerce como delegado sénior de Tecnología e Ingeniería en Francia, donde defiende los intereses de más de 6.300 ingenieros en materia social, de seguridad e institucional.



Avio nombra a Giulio Ranzo como consejero delegado

Avio ha formalizado la nueva composición y estructura de su órgano de gobierno tras la celebración de la primera reunión de su renovado Consejo de Administración, designado el pasado 28 de abril por la Junta General de Accionistas.

El Consejo ha acordado el nombramiento de Giulio Ranzo como consejero delegado (Chief Executive Officer), otorgándole plenas competencias para la gestión de la compañía. Ranzo mantiene, además, su posición como director general, cuyas funciones han sido igualmente definidas en esta reunión.

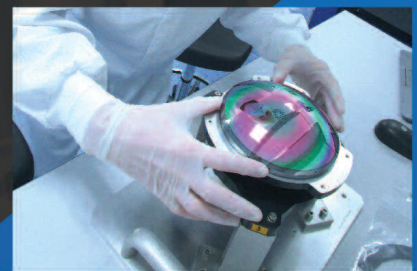
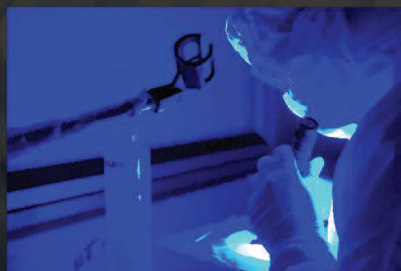
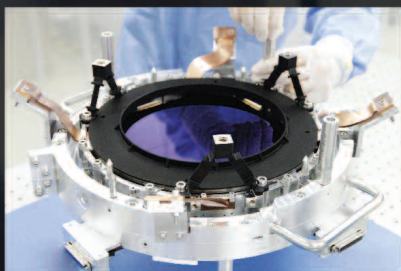
La nueva estructura de poderes aprobada por el Consejo delimita las responsabilidades entre los distintos órganos de dirección. En este sentido, el presidente asume la supervisión de las actividades de auditoría, si bien el responsable de esta función continúa reportando jerárquicamente al Consejo, así como el impulso y seguimiento de la aplicación de las normas de gobierno corporativo. Asimismo, ejercerá las relaciones con organismos institucionales y autoridades, en coordinación con el consejero delegado.

LIDAX

Helping to Observe the Future

Especialistas en **sistemas ópticos** para la Observación de la Tierra, monitorización orbital y exploración espacial.

Diseñamos y desarrollamos soluciones ópticas de alta precisión que permiten capturar, interpretar y validar información crítica en misiones espaciales complejas.



25 años de experiencia...

- + Colaborando con agencias espaciales, grandes integradores y centros de investigación en programas internacionales de alto nivel. Integramos capacidades ópticas, mecánicas y térmicas para garantizar el rendimiento, la estabilidad y la fiabilidad de cada sistema, desde el diseño hasta la validación final.



commercial@lidax.com | (+34) 91 678 08 05



LIDAX en LinkedIn

lidax.com



Indra nombra presidente no ejecutivo a Ángel Simón

El Consejo de Administración de Indra ha acordado el nombramiento de Ángel Simón Grimaldos como presidente no ejecutivo de la compañía, previo informe favorable de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo. La designación se produce tras la dimisión de Ángel Escribano.

En la misma sesión, el Consejo ha decidido mantener a José Vicente de los Mozos como consejero delegado y primer ejecutivo, reforzando así la continuidad operativa en la gestión del grupo.

Nacido en Manresa el 9 de noviembre de 1957, Ángel Simón es ingeniero de caminos, canales y puertos por la Universidad Politécnica de Cataluña, formación que completó con un MBA en dirección de empresas por ESADE.

Su trayectoria profesional combina experiencia técnica y de gestión tanto en el ámbito público como en el privado. Entre 1980 y 1989 ocupó diversos puestos en empresas y administraciones, antes de asumir la gerencia del Área Metropolitana de Barcelona entre 1989 y 1995.



Daniel García Guelbenzu, nuevo director general del Área de Defensa de Boost Air

Boost Air, compañía resultante de la integración de Gestair, Brok-air y ATS Aviation, ha nombrado a Daniel García Guelbenzu director general de su Área de Defensa. Este nombramiento refuerza el compromiso de la compañía con la excelencia operacional y el crecimiento en el estratégico mercado de defensa, tanto a nivel nacional como internacional.

Daniel García Guelbenzu asume esta nueva responsabilidad en un momento de crecimiento estratégico para Boost Air, consolidando la presencia de la compañía en el mercado de defensa con enfoque en seguridad, disponibilidad operativa y autonomía estratégica.

Daniel García Guelbenzu cuenta con una trayectoria de más de 25 años en el sector aeroespacial y de defensa, con experiencia de liderazgo estratégico, operacional y comercial en compañías internacionales de prestigio.

Como director general de MBDA España (2010-2021), lideró el crecimiento integral de la división desde su creación, posicionándola como líder reconocido en sistemas de defensa.



Air India anuncia la dimisión de su CEO, Campbell Wilson

Campbell Wilson ha comunicado su intención de dimitir en 2026 como CEO de Air India. Según informa la compañía, Wilson avisó a su presidente, N. Chandrasekaran, y está trabajando para garantizar que la organización y el equipo directivo se encuentren en una posición estable para la transición.

Permanecerá en el cargo hasta que se anuncie y asuma su puesto su sucesor.

Wilson declaró que “en los cuatro años transcurridos desde la privatización de Air India, se ha producido la adquisición y fusión exitosa de cuatro aerolíneas, una transición de prácticas del sector público al privado, junto con la renovación del equipo directivo, la plantilla, la cultura y las formas de operar. Se ha modernizado completamente los sistemas, se han lanzado nuevos productos físicos y se han implementado estándares de servicio más elevados en tierra y en el aire, además de la incorporación de 100 aeronaves adicionales a la flota. La renovación completa del interior de los aviones de fuselaje estrecho ya está prácticamente finalizada, y actualmente se están entregando aviones de fuselaje ancho con nuevos interiores diseñados a medida”.



Hola Monterrey

A partir del 2 de junio descubre
una nueva cara de México

IBERIA 



El **FCAS** en la encrucijada: la presión política intenta salvar un programa bloqueado por la disputa industrial

El Sistema Aéreo de Combate del Futuro (FCAS) atraviesa su momento más crítico desde su lanzamiento en 2017. Tras el fracaso del último intento de mediación entre Francia y Alemania, el proyecto europeo de defensa queda a expensas de una intervención política de alto nivel. Mientras las tensiones entre Dassault Aviation y Airbus continúan sin resolverse, los gobiernos tratan de evitar el colapso de una de las iniciativas más ambiciosas de la industria aeroespacial europea.

El futuro del FCAS vuelve a situarse en el centro del debate estratégico europeo tras un nuevo intento fallido de desbloqueo. La mediación impulsada por Francia y Alemania para reconducir las tensiones industriales no ha dado resultados, según fuentes cercanas a las negociaciones citadas por el diario alemán Handelsblatt. Este desenlace ha colocado al programa en una posición límite, con la posibilidad real de ser archivado si no se produce un giro político en los próximos días.

En este contexto, el presidente francés, Emmanuel Macron, y el canciller alemán, Friedrich Merz, han abordado la situación durante la reunión informal de líderes de la Unión Europea celebrada en Nicosia el pasado mes de abril.

Ambos dirigentes han optado por mantener vivo el proyecto, al menos en el plano político, encargando a sus respectivos ministerios de Defensa que continúen trabajando en diferentes aspectos del programa. “No, en absoluto”, respondió Macron al ser preguntado sobre si el FCAS estaba muerto, subrayando que las conversaciones con Alemania siguen abiertas.

Sin embargo, la distancia entre el discurso político y la realidad industrial es cada vez más evidente. El FCAS lleva más de un año bloqueado por desacuerdos entre sus principales actores: Dassault Aviation, en representación de Francia, y Airbus Defence and Space, que actúa en nombre de Alemania y España. El núcleo del conflicto reside en el

control del desarrollo del caza de nueva generación y en el reparto de responsabilidades en las siguientes fases del programa, especialmente en lo relativo al demostrador de vuelo.

La mediación encargada a finales de marzo a dos figuras independientes

(Frank Haun y Laurent Collet-Billon) tenía como objetivo precisamente acercar posiciones antes de mediados de abril. No obstante, el proceso terminó sin acuerdo, reflejando la profundidad de las divergencias. Incluso existen versiones contradictorias sobre el resultado, lo que añade incertidumbre a un programa ya tensionado.

El FCAS fue concebido como una apuesta estratégica para dotar a Europa de una capacidad autónoma en sistemas de combate aéreo de nueva generación. El proyecto contempla una arquitectura compleja que integra cazas tripulados, drones de combate y sistemas conectados digitalmente, con el objetivo de sustituir a partir de 2040 al Dassault Rafale y al Eurofighter Typhoon. Más allá de su dimensión tecnológica, el programa representa un pilar clave para la soberanía industrial y de defensa europea.

Sin embargo, las diferencias entre los socios han ido en aumento. Desde Dassault se insiste en la necesidad de ejercer un control claro sobre el diseño del caza, incluyendo la selección de proveedores, mientras que Airbus defiende mantener el equilibrio actual basado en la igualdad entre los socios. Esta falta de consenso ha impedido avanzar hacia la siguiente fase del programa, considerada crítica para su viabilidad.

LA DECISIÓN FINAL DEPENDERÁ DE LOS GOBIERNOS DE FRANCIA, ALEMANIA Y ESPAÑA, QUE DEBERÁN DEFINIR SI EL PROGRAMA CONTINÚA EN SU FORMATO ACTUAL, SE REFORMULA O SE ABANDONA

El deterioro de las relaciones ha abierto la puerta a escenarios alternativos. Airbus ha planteado la posibilidad de dividir el programa en dos desarrollos independientes si así lo requieren los gobiernos, con un diseño liderado por Francia y otro por Alemania y España. Esta pro-

puesta cuenta con el respaldo de algunos actores industriales y sindicales en Alemania, pero ha sido rechazada por Dassault, cuyo consejero delegado, Eric Trappier, ha advertido que una solución de este tipo equivaldría al fin del proyecto.

Mientras tanto, desde Airbus se ha tratado de rebajar la tensión, señalando que el estancamiento de uno de los pilares no debería comprometer el conjunto de la capacidad europea. Su consejero delegado, Guillaume Faury, ha reconocido las dificultades, aunque sin dar por roto el proyecto.

En este escenario, la responsabilidad de desbloquear el FCAS recae ahora en el ámbito político. La decisión final dependerá de los gobiernos de Francia, Alemania y España, que deberán definir si el programa continúa en su formato actual, se reformula o se abandona. El margen de maniobra es cada vez más estrecho, especialmente en un contexto marcado por decisiones presupuestarias inminentes.

El desenlace del FCAS tendrá implicaciones profundas no solo para la industria aeroespacial europea, sino también para la configuración de sus capacidades de defensa en las próximas décadas.

SATNUS culminó con éxito la cuarta campaña de demostraciones en vuelo del programa NGWS/FCAS

SATNUS, el consorcio español formado por las empresas GMV, Sener y Tecnobit-Grupo Oesía, completó con éxito la cuarta campaña de demostración de vuelo del Pilar 3 del programa Sistema de Armas de Próxima Generación/Sistema Aéreo de Combate del Futuro (NGWS/FCAS) en las instalaciones de INTA-CEDEA.

La campaña consistió en nueve vuelos destinados a verificar el software de Colaboración Tri-

pulada-No Tripulada (MUT), liderado por SATNUS y desarrollado en colaboración con los socios internacionales Airbus y MBDA, e integrado en el Ordenador de Autonomía de Próxima Generación (NGAC).

En esta campaña, los operadores remotos estuvieron representados por plataformas reales y simuladas de Colaboración Tripulada-No Tripulada y Demostrador de Sistemas Comunes (MCSD).

Durante la campaña, se demostraron diversas funcionalidades del MUT, como el vuelo en formación, las maniobras evasivas, la navegación colaborativa (incluidas las operaciones en entornos restringidos), la replanificación de misiones, la ruptura de la formación y la detección visual de plataformas para el cálculo de distancias relativas, entre otras. En los vuelos participaron hasta tres vehículos de transporte remoto reales en operación y dos simulados.

Iberia entra en el ecosistema CFM LEAP Premier MRO y refuerza su liderazgo en **mantenimiento de motores**



Marco Sansavini, CEO de Iberia (derecha), y Gaël Méheust, presidente y CEO de CFM International. Fuente: Iberia

Iberia refuerza su estrategia en el negocio de mantenimiento de motores aeronáuticos con la obtención de la licencia CFM LEAP Premier MRO, en colaboración con International Airlines Group (IAG) y CFM International. Este acuerdo permitirá al taller de motores de la aerolínea en La Muñoza, junto al aeropuerto de Madrid-Barajas, consolidarse como un centro estratégico en Europa para el soporte de la familia de motores LEAP, una de las de mayor crecimiento en la aviación comercial.

La licencia cubre los motores LEAP-1A y LEAP-1B, utilizados en una amplia base de flota que incluye la mayoría de los Airbus A320neo y toda la familia Boeing 737 MAX. Con más de 4.600 aeronaves equipadas con estos motores y una cartera de pedidos en expansión, la demanda de servicios de mantenimiento, reparación y revisión (MRO) se prevé al alza en los próximos años.

En este contexto, las instalaciones de Iberia en La Muñoza, con más de cinco décadas de experiencia en mantenimiento de motores, ampliarán progresivamente sus capacidades para atender a operadores de todo el mundo. Las primeras operaciones de mantenimiento de motores LEAP están previstas para el primer trimestre de 2027, marcando el inicio de una nueva etapa para la compañía en este segmento.

Según ha señalado Marco Sansavini, CEO de Iberia, la obtención de esta licencia sitúa tanto a la aerolínea como a IAG en una posición estratégica dentro de un negocio con alto potencial de crecimiento y rentabilidad.

Además, enmarca esta iniciativa dentro del Plan de Vuelo 2030, destacando su contribución a la transformación de la compañía, el refuerzo de su eficiencia operativa y su capacidad para afrontar un entorno marcado por la volatilidad macroeconómica y geopolítica.

Por su parte, desde CFM International subrayan la larga relación con Iberia e IAG, que se remonta al mantenimiento de motores CFM56 desde 1992. La incorporación del grupo a la red LEAP Premier MRO refuerza un ecosistema global abierto, en el que fabricantes, proveedores autorizados y talleres independientes compiten por la actividad de mantenimiento.

Este modelo permite a los operadores optimizar costes, asegurar disponibilidad de servicios y mantener el valor residual de los motores. Asimismo, los centros con licencia Premier MRO cuentan con acceso avanzado a formación, soporte técnico y tecnologías propietarias de reparación, lo que eleva su posicionamiento dentro del mercado global de mantenimiento aeronáutico.



Soluciones globales para el sector espacial

GMV es una multinacional con más de 40 años de trayectoria en alta tecnología para diversos sectores y uno de los actores más sólidos del ámbito espacial a nivel mundial.

En sistemas de navegación, somos líderes europeos y desempeñamos un papel determinante en Galileo, el sistema global europeo de navegación por satélite y uno de los buques insignia de la Unión Europea. Desde 2018, lideramos el desarrollo del segmento terreno de control de los satélites Galileo de primera y segunda generación y, desde 2023, el desarrollo del banco de pruebas G2STB. Igualmente, contribuimos como actores clave en el desarrollo de sistemas SBAS de aumentación por satélite tales como EGNOS en Europa y SouthPAN en Australia y Nueva Zelanda.

Nuestra experiencia consolidada en soluciones de posicionamiento robusto nos ha llevado a ser el contratista principal de la misión Celeste, de demostración en órbita de un sistema de navegación basado en satélites de órbita baja, y una de las empresas europea de referencia en el desarrollo de soluciones de usuario para el servicio público regulado de Galileo.

marketing.space@gmv.com

[f](#) [X](#) [v](#) [i](#) [in](#) gmv.com

gmv[®]
INNOVATING SOLUTIONS

Aena reivindica la **fortaleza** de su modelo en red en un contexto de récords y expansión internacional

La compañía consolida su crecimiento con cifras récord, impulsa su expansión internacional y defiende su modelo frente a los retos regulatorios y geopolíticos

Aena ha aprovechado la celebración de su Junta General de Accionistas para defender con firmeza la solidez de su modelo aeroportuario en red, en un momento marcado por resultados históricos, un entorno internacional incierto y el inicio de un nuevo ciclo inversor. El presidente y consejero delegado, Maurici Lucena, subrayó durante su intervención que la compañía atraviesa “el mejor momento de su historia”, respaldada por una evolución operativa y financiera que consolida su posición como uno de los principales gestores aeroportuarios a nivel global.

En 2025, los aeropuertos del Grupo Aena registraron un nuevo máximo histórico, con 384,8 millones de pasajeros gestionados en todo el mundo, lo que supone un incremento del 4,2% respecto al año anterior y encadena tres ejercicios consecutivos de récord. En España, el tráfico superó los 321,6 millones de viajeros, con 23 aeropuertos alcanzando cifras inéditas. Estos datos reflejan, según la compañía, su capacidad para absorber el crecimiento del tráfico manteniendo altos estándares de calidad y sin incidencias operativas relevantes.

Pese a este contexto expansivo, Lucena advirtió de una moderación en las perspectivas de crecimiento. Para 2026, Aena prevé un incremento del 1,3% en el número de pasajeros en España, hasta los 326 millones, una estimación realizada antes de la crisis de Irán. No obstante, el presidente no descartó una revisión de estas previsiones si se reduce la incertidumbre geopolítica y económica. Asimismo, apuntó a limitaciones de capacidad en determinadas infraestructuras como uno de los factores que podrían condicionar la evolución del tráfico.

Uno de los ejes centrales del discurso fue la defensa del actual modelo de gestión aeroportuaria frente a propuestas de cogestión por parte de algunas comunidades autónomas. Lucena fue claro al respecto: el marco legal vigente no permite alterar la titularidad ni la gestión de los aeropuertos,

El presidente y consejero delegado de Aena, Maurici Lucena. Fuente: Aena



subrayando que estos son propiedad exclusiva de Aena, con un 49% de participación privada protegida por el ordenamiento constitucional. En este sentido, defendió la gestión integrada de la red como un elemento clave para el funcionamiento eficiente del sistema y para la economía española.

En paralelo, el directivo respondió a las demandas de las aerolíneas que reclaman una reducción adicional de las tarifas aeroportuarias. Según explicó, el Ingreso Máximo Anual Ajustado por pasajero se situó en 10,35 euros en 2025, por debajo de los niveles de 2015, lo que supone una caída nominal del 7% y un descenso real del 37% si se tiene en cuenta la inflación. Frente a ello, recordó que los ingresos por pasajero de las aerolíneas en Europa han aumentado un 26,8% entre 2019 y 2025, lo que, a su juicio, evidencia la falta de correlación entre tarifas aeroportuarias y precios de los billetes.



Junta General de Accionistas de Aena. Fuente: Aena

En el ámbito internacional, Aena ha reforzado su estrategia de crecimiento con nuevas adquisiciones en Reino Unido y Brasil. La compañía gestiona actualmente el aeropuerto de Londres-Luton y 17 infraestructuras en Brasil, entre ellas Congonhas, además de participaciones en aeropuertos de México y Jamaica. En conjunto, su red global superó los 448 millones de pasajeros en 2025. La reciente incorporación de activos como Leeds Bradford, Newcastle o Río-Galeão responde a una estrategia selectiva orientada a consolidar redes eficientes en mercados con alto potencial de crecimiento.

Los resultados económicos acompañan esta evolución. Aena cerró 2025 con un beneficio neto de 2.136,7 millones de euros, un 10,5% más que el año anterior, ingresos de 6.379,2 millones y un EBITDA de 3.785 millones, con un margen del 59,3%. Esta solidez financiera, junto con la reducción del endeudamiento, permitirá a la compañía afrontar con garantías su próximo plan inversor.

AENA CERRÓ 2025 CON UN BENEFICIO NETO DE 2.136,7 MILLONES DE EUROS, UN 10,5% MÁS QUE EL AÑO ANTERIOR, INGRESOS DE 6.379,2 MILLONES Y UN EBITDA DE 3.785 MILLONES, CON UN MARGEN DEL 59,3%

Aena ha presentado la propuesta del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 3) para el periodo 2027-2031, que contempla inversiones por valor de 12.888 millones de euros, la mayor cifra en dos décadas. El objetivo es adaptar las infraestructuras al crecimiento futuro, mejorar la experiencia del pasajero y reforzar la seguridad y sostenibilidad, manteniendo al mismo tiempo tarifas competitivas.

La sostenibilidad es otro de los pilares estratégicos. En 2025, Aena redujo sus emisiones propias en más de un 74% respecto a 2019 y avanzó en su Plan Fotovoltaico, que permitirá en 2029 generar energía equivalente al 51% de su consumo de referencia. Estos avances han sido reconocidos con su inclusión en índices internacionales de sostenibilidad.

Aena se posiciona ante una nueva etapa marcada por la inversión, la internacionalización y la adaptación, reafirmando la vigencia de un modelo que, según su presidente, continúa siendo “admirado en todo el mundo”.



Lufthansa afronta un mes de abril convulso entre reveses judiciales, huelgas y ajustes operativos

El mes de abril ha supuesto un periodo especialmente complejo para Lufthansa, marcado por decisiones judiciales adversas, conflictos laborales de alto impacto y la puesta en marcha de medidas estratégicas para contener costes en un entorno de creciente presión operativa. La aerolínea alemana, uno de los principales grupos del sector en Europa, ha tenido que gestionar de forma simultánea varios frentes que reflejan tanto tensiones estructurales como coyunturales.

Uno de los golpes más relevantes ha llegado desde el ámbito judicial. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado la anulación de la decisión de la Comisión Europea que autorizó en 2020 una ayuda estatal de 6.000 millones de euros a Lufthansa en el contexto de la pandemia de Covid-19. La recapitalización, notificada por Alemania con el objetivo de reforzar la liquidez del grupo en un momento crítico, había sido considerada compatible con el mercado interior por Bruselas. Sin embargo, los recursos presentados por las aerolíneas Ryanair y Condor derivaron en una sentencia del Tribunal General en 2023 que anuló dicha aprobación.

Ahora, el Tribunal de Justicia ha desestimado el recurso de casación presentado por Lufthansa, ratificando que la Comisión incurrió en errores al aplicar el marco temporal de ayudas estatales, especialmente en lo relativo a las condiciones de conversión de determinados instrumentos financieros en capital. Esta decisión supone un revés significativo

para la compañía, que ve cuestionado uno de los pilares financieros que contribuyeron a su estabilidad durante la crisis sanitaria.

En paralelo a este frente judicial, Lufthansa ha tenido que hacer frente a una escalada de tensión laboral con el sindicato de tripulantes de cabina UFO. Durante abril, las huelgas convocadas han provocado la cancelación de centenares de vuelos, afectando a miles de pasajeros en un periodo especialmente sensible, coincidiendo con el final de la Semana Santa. La primera convocatoria, el 10 de abril, movilizó a unos 20.000 auxiliares de vuelo de Lufthansa y Lufthansa CityLine, generando un impacto operativo notable.

Lejos de resolverse, el conflicto ha continuado con nuevas jornadas de huelga los días 15 y 16 de abril, centradas en los aeropuertos de Frankfurt y Múnich. El sindicato ha denunciado la falta de avances en la negociación de un nuevo convenio colectivo y ha acusado a la dirección de la compañía de mantener una actitud dilatoria. “No existe una oferta negociable”, han señalado desde UFO, dejando claro que el conflicto “entra en su siguiente fase”. Por su parte, Lufthansa ha tratado de mitigar el impacto recurriendo a otras aerolíneas del grupo y socios, aunque las cancelaciones han sido inevitables.

Este contexto de presión laboral coincide con un escenario económico exigente, marcado por el aumento del precio

del queroseno y la inestabilidad geopolítica. Ante esta situación, la compañía ha anunciado un paquete de medidas orientadas a reducir costes y mejorar la eficiencia operativa, que incluye la retirada de hasta 27 aeronaves y la reducción de capacidad en diferentes segmentos.

Como medida inmediata, Lufthansa ha decidido retirar de forma definitiva los aviones de Lufthansa CityLine, compuestos principalmente por modelos Canadair CRJ, alegando su elevado coste operativo y el final de su vida útil. Esta decisión se enmarca en una estrategia más amplia de simplificación de flota y optimización de recursos. En fases posteriores, la aerolínea reducirá su capacidad de largo recorrido con la salida de los Airbus A340-600 restantes en octubre y la inmovilización temporal de dos Boeing 747-400 durante el invierno, cuya retirada definitiva está prevista para el próximo año.

Además, la compañía contempla una reducción adicional de capacidad en su red de corto y medio radio a partir del invierno 2026/27, afectando a cinco aeronaves de su marca principal. Estas decisiones buscan generar ahorros significativos en consumo de combustible y ajustar la oferta a la demanda en un entorno volátil.

El director financiero del grupo, Till Streichert, ha reconocido que estas medidas son “inevitables” ante el contexto actual, subrayando la necesidad de acelerar la transformación del negocio. No obstante, ha admitido que se trata de decisiones difíciles, especialmente por su impacto en el empleo, en particular en Lufthansa CityLine. En este sentido, la compañía ha reiterado su intención de buscar alternativas laborales dentro del grupo para los empleados afectados.

A estas medidas operativas se suman iniciativas para reducir costes administrativos, con nuevos objetivos de ahorro en áreas como contratación, eventos internos y consultoría externa. Estas acciones forman parte del plan de reducir 4.000 puestos administrativos en el conjunto del grupo hasta 2030.

Abril ha puesto de manifiesto los múltiples desafíos a los que se enfrenta Lufthansa en la actual fase de transición del sector aéreo. Entre la presión regulatoria, los conflictos laborales y la necesidad de adaptar su estructura de costes, la compañía se ve obligada a acelerar su transformación para mantener su competitividad en un entorno cada vez más exigente.



ENCUENTRA MÁS RÁPIDO LO QUE BUSCAS

Encuentra la selección ideal para tu solución de diseño entre **más de 130.000 componentes normalizados y elementos de mando**, en una web clara e intuitiva llena de ventajas. **Más conocimiento, más opciones y mejores soluciones.**

» www.norelem.es «



www.norelem.es

Desarrollando la **tecnología** eléctrica para el avión del mañana

La electrificación del avión es ya uno de los grandes vectores de transformación de la industria aeronáutica. En un sector donde cada avance debe convivir con exigencias extremas de fiabilidad, seguridad y certificación, el salto hacia arquitecturas eléctricas más avanzadas abre una nueva etapa para fabricantes, integradores y operadores. En ese escenario se sitúa la propuesta de AERTEC, centrada en el desarrollo de sistemas aeronáuticos propios vinculados a la distribución y el control de potencia, desde la fase de diseño hasta la certificación.

La clave está en entender que la electrificación va mucho más allá de una mejora incremental de las prestaciones de la aeronave. Supone repensar cómo se genera, se distribuye, se monitoriza y se gestiona la energía a bordo, tanto en aeronaves tripuladas como en plataformas aéreas autónomas. Y ahí es donde el discurso técnico se vuelve especialmente interesante para quien ya tenga cierto conocimiento de la materia: hablamos de sistemas avanzados de distribución y control de potencia, de soluciones inteligentes y dinámicas, y de un marco tecnológico orientado a responder al objetivo de cero emisiones en 2050. Quien lleve tiempo siguiendo la evolución del concepto del MEA (More Electric Aircraft) sabe bien que ahí se encuentra una parte sustancial del próximo salto industrial del sector.

AERTEC aborda este reto con una base tecnológica propia y con programas de diseño y desarrollo capaces de desarrollar sistemas desde la fase conceptual hasta obtener su certificación. Ese recorrido completo aporta un valor diferencial muy claro en una industria donde el conocimiento del ciclo entero importa tanto como la innovación en sí misma. La compañía se enfoca en soluciones de alto voltaje basadas en relés de estado sólido, una línea especialmente relevante en un momento en el que las arquitecturas eléctricas ganan protagonismo en la aviación avanzada. Para el lector avezado, basta con una referencia rápida a la gestión dinámica de cargas, la protección del sistema o la densidad energética necesaria para entender la dimensión real del reto.

Además, dentro del portfolio de soluciones de AERTEC, la electrificación aparece integrada dentro de una oferta más amplia de sistemas aeroespaciales, junto a capacidades

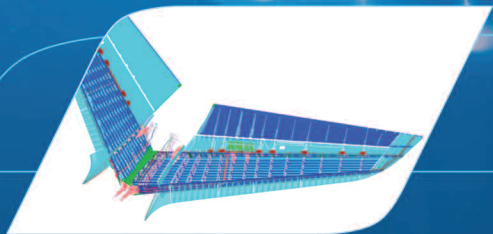


de desarrollo de sistemas de control de vuelo, aviónica, cabina conectada y soluciones industriales avanzadas. Esa visión de conjunto encaja bien con el nuevo paradigma del avión conectado, donde cada subsistema complementa a los demás y donde una decisión en la arquitectura de control puede terminar teniendo implicaciones críticas en integración, certificación, operación y mantenimiento. En definitiva, no se puede trabajar en compartimentos estancos.

Cabe destacar que AERTEC presenta esta capacidad como desarrollo interno de producto propio. Esta aproximación transmite una idea de madurez industrial que el mercado valora cada vez más: conocimiento especializado, control sobre la tecnología y vocación de largo recorrido para dar soporte durante los largos ciclos de vida de operación a los clientes. Al final, la electrificación del avión responde a buena parte de las preguntas decisivas de la aviación del mañana: cómo reducir emisiones, cómo mejorar la eficiencia energética, cómo integrar nuevas arquitecturas utilizando la tecnología disponible en tierra y cómo hacerlo sin perder de vista la absoluta obsesión por la seguridad que define al sector. AERTEC se posiciona precisamente en ese cruce entre innovación aplicada, capacidad de desarrollo y visión industrial. Y para quien mire la evolución del sector con algo más que curiosidad, la conclusión resulta bastante evidente: el futuro del vuelo también se escribe en clave eléctrica. O mejor dicho, sólo podrá escribirse así.

ADN

TECNOLÓGICO



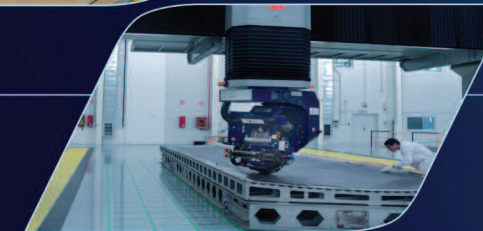
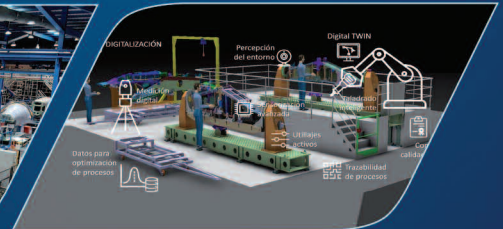
MBSE (MODEL BASED SYSTEMS ENGINEERING)

*ECO-DISEÑO
ECONOMÍA CIRCULAR
Y RECICLAJE*



TECNOLOGÍAS 4.0 GEMELOS DIGITALES

FABRICACIÓN FLEXIBLE



AUTOMATIZACIÓN

AERnova

*A la vanguardia en innovación,
transformación digital y sostenibilidad*

El **Gobierno** de EEUU contra la fusión de United y American Airlines

El Gobierno de los EEUU se ha mostrado contrario a la fusión de las aerolíneas United Airlines y American Airlines, que propuso el pasado 25 de febrero el CEO de United, Scott Kirby, al presidente norteamericano, Donald Trump. Ése ha respondido públicamente casi dos meses después y en sentido negativo a la propuesta del ejecutivo de la compañía aérea.

El presidente Trump se ha manifestado contrario a esa fusión. En declaraciones a la CNBC, el pasado 21 de abril, el presidente norteamericano se pronunció sobre la industria aérea norteamericana: "No me importan las fusiones", dijo a propósito de los problemas por los que atraviesa la compañía Spirit Airlines, actualmente en proceso de quiebra. "Me encantaría que alguien la comprara; son 14.000 empleos", señaló. Pero inmediatamente y, por contraste, añadió que "en cambio, American, está bien, y United lo está haciendo muy bien... No me gusta que se fusionen", sentenció Trump.

Según se supo a mediados del mes pasado, el CEO de United, Scott Kirby, planteó la idea de la fusión con American durante una reunión en la Casa Blanca, centrada originalmente en el futuro del aeropuerto de Dulles en Washington. Una fusión entre dos de las mayores aerolíneas estadounidenses podría representar la mayor consolidación del sector en más de una década, propuso el ejecutivo de United. Pero a Trump no parece que le guste esa fusión.

American también se opone

También American Airlines se opuso rotundamente a esta fusión y a las posibles conversaciones sobre la misma: "American Airlines no participa ni tiene interés en ninguna conversación sobre una fusión con United Airlines", declaró en un comunicado la compañía respondiendo a la iniciativa que el CEO de United planteó al presidente de EEUU. "Si bien pueden ser necesarios cambios en el mercado aéreo en general, una fusión con United sería perjudicial para la competencia y para los consumidores y, por lo tanto, incompatible con nuestra interpretación de la filosofía de la Administración respecto a la industria y los principios de la legislación antimonopolio. Nuestro enfoque seguirá centrado en la ejecución de nuestros objetivos estratégicos y en posicionar a American para el éxito a largo plazo", señaló American Airlines en un comunicado.

La aerolínea, tras agradecer "el liderazgo y el firme apoyo del presidente Trump, el secretario de Transportes, Sean Duffy, y muchos otros líderes de la Administración que han demostrado experiencia y un compromiso constante para seguir mejorando", concluyó que "esperamos seguir colaborando con la Administración en las medidas que adopte para fortalecer el sector aéreo en general".

El CEO de United Airlines, en su propuesta de fusión en la Casa Blanca argumentó que una aerolínea combinada po-





dría competir mejor a nivel internacional, donde los operadores extranjeros controlan la mayoría de la capacidad de asientos de larga distancia desde y hacia EEUU, a pesar de que la mayoría de los pasajeros son ciudadanos estadounidenses. Ahora, con dos meses de retraso, Trump le ha dado su respuesta: “No me gusta que se fusionen”.

Concentración de poder

De llevarse a cabo esa fusión, podría generar una concentración de poder sin precedentes en la industria de la aviación comercial. La aerolínea resultante controlaría aproximadamente el 40% de la capacidad aérea de EEUU, tomando el número de asientos disponibles en función de los kilómetros volados. Tal grado de consolidación inquietaría a sus rivales, quienes podrían verse obligados a buscar acuerdos de fusión propios. Asimismo, esto podría elevar los costes para los millones de pasajeros que reservan vuelos en prácticamente cualquier aerolínea estadounidense, según señalan los expertos del sector.

Expertos del sector y especialistas en defensa de la competencia señalaron que la aprobación encontraría obstáculos considerables, citando preocupaciones sobre la competencia, el aumento de las tarifas, la pérdida de empleos y el solapamiento significativo de rutas en un mercado aéreo estadounidense ya altamente concentrado y dominado por cuatro grandes compañías, indicó la agencia informativa.

La industria aérea de EEUU ha estado marcada por las fusiones desde que comenzó a transportar pasajeros hace aproximadamente un siglo. Una oleada de fusiones en los últimos 25 años ha reducido el número de aerolíneas -que en su momento superaban la docena- a tan solo cuatro grandes compañías: United, American, Delta y Southwest; juntas, estas controlan el 80% de la capacidad aérea del país. Otras dos aerolíneas -Alaska Air y JetBlue- poseen una capacidad ligeramente inferior a la de las cuatro grandes.

Posible subida de precios

Estas fusiones eliminaron la competencia de aerolíneas que en el pasado fueron gigantes del sector -como TWA, US Airways, Northwest y Continental-, así como la de otras compañías de menor envergadura, tales como America West, ATA y Virgin America.

Una fusión entre United Airlines y American Airlines supondría un movimiento enorme en la industria aérea, con implicaciones económicas, regulatorias y para los pasajeros. No es algo sencillo ni necesariamente probable hoy.

La empresa resultante sería, con mucha diferencia, la aerolínea más grande del mundo, superando incluso a grupos como Delta Air Lines. Controlaría una enorme cuota del mercado doméstico en EEUU y muchas rutas internacionales clave.

Las autoridades antimonopolio de EEUU casi seguro bloquearían o exigirían grandes concesiones. Ya fusiones anteriores como American Airlines con US Airways, en 2013, se enfrentaron a condiciones duras, y ésta sería aún más grande.

Por otro lado, menos competencia suele significar precios potencialmente más altos en algunas rutas y menos opciones para el consumidor, aunque la empresa podría argumentar eficiencias (costes más bajos, mejor red). La nueva aerolínea fusionada tendría hubs muy potentes combinados, lo que crearía una red global muy integrada, con más conexiones directas posibles.

En cuanto a los posibles problemas, las fusiones de aerolíneas son complicadas por lo que respecta a los sistemas informáticos, los programas de fidelidad, la pertenencia a distintas alianzas, los sindicatos y los contratos laborales. La experiencia muestra años de ajustes y problemas operativos.

España necesita alrededor de 200 **pilotos** de helicóptero al año

La demanda de pilotos de helicóptero no para de crecer en España, impulsada por los servicios de emergencia, el rescate y la extinción de incendios

El papel del helicóptero en España ha evolucionado hasta convertirse en un elemento esencial dentro de los servicios de emergencia. Ya sea en misiones de rescate en montaña, transporte sanitario o extinción de incendios forestales, estas aeronaves desempeñan funciones críticas en situaciones donde cada minuto cuenta. Sin embargo, detrás de cada operación hay un factor determinante: la disponibilidad de pilotos cualificados, un recurso cada vez más escaso.

El sector de la aviación en helicóptero atraviesa un momento de especial tensión debido a la falta de relevo generacional. Según datos del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC), el 50% de los pilotos dedicados a labores de extinción de incendios tiene 50 años o más, lo que anticipa un elevado número de jubilaciones en los próximos años. Esta situación plantea un desafío estructural para el mantenimiento de los servicios actuales.

Las previsiones del sector apuntan a un crecimiento sostenido de la demanda de pilotos, con incrementos anuales de entre el 15% y el 20%. En términos absolutos, esto se traduce en la necesidad de incorporar entre 150 y 200 nuevos profesionales cada año en España. Sin embargo, el sistema formativo no está generando suficientes candidatos: apenas medio centenar de pilotos completa su formación anualmente, lo que genera un desajuste significativo entre oferta y demanda.

Este contexto sitúa a los nuevos titulados en una posición ventajosa dentro del mercado laboral. “El sector del helicóptero ofrece hoy una alta empleabilidad. Hay una demanda real de profesionales bien formados”, señala Luis Miñano, director general de European Flyers, quien subraya la necesidad de reforzar la formación para dar respuesta a las necesidades del sector, tanto en emergencias como en otros trabajos aéreos.

Para acceder a la profesión, los aspirantes deben obtener la licencia de Piloto Comercial de Helicóptero (CPL-H) o la de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL-H). El proceso formativo, que se extiende entre 18 y 24 meses,



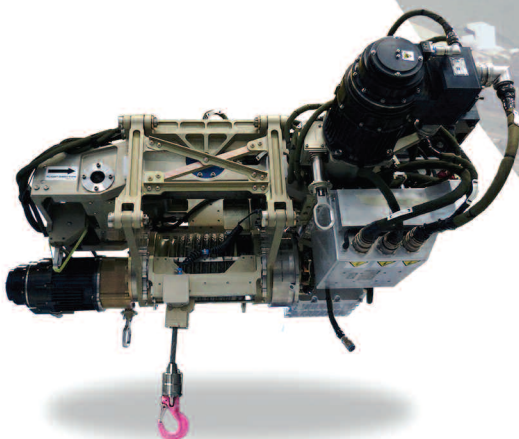
combina contenidos teóricos —como aerodinámica, navegación o meteorología— con entrenamiento en simuladores y alrededor de 130 horas de vuelo real. Este enfoque permite a los alumnos adquirir competencias operativas en condiciones controladas antes de enfrentarse a entornos reales.

Los requisitos de acceso incluyen ser mayor de edad, disponer de título de Bachillerato o equivalente, acreditar un nivel adecuado de inglés y superar un reconocimiento médico aeronáutico de Clase I. Se trata de condiciones asumibles que, unidas a las perspectivas laborales, están contribuyendo a atraer nuevos perfiles.

En este escenario, centros de formación como European Flyers han intensificado su actividad. Con bases operativas en Cuatro Vientos (Madrid), Mutxamel (Alicante) y Sevilla, la escuela ha experimentado un crecimiento del 150% en su número de alumnos en los últimos dos años. Su modelo, orientado a la práctica y conectado con el mercado, se apoya en acuerdos con operadores como Avincis, Rotor-sun o Eliance, facilitando la inserción laboral de sus egresados.

Héroux-Devtek España ya ha entregado los primeros Crane Mobile Equipment para el A400M. Trabajamos al máximo nivel, con nuestros productos de alta tecnología para la industria de defensa.

www.herouxdevtek.com



CRANE MOBILE EQUIPMENT

CESA is now part of Héroux-Devtek



COMPANÍA ESPAÑOLA DE SISTEMAS AERONÁUTICOS S.A.U.

Sistemas de guiado, navegación y control para las operaciones UAS de última generación

Probados en combate

Navegación en entornos GNSS denegados

Maniobras avanzadas (Enjambre y MUM-T) e interoperabilidad

Todo tipo de misiones: ISTAR, búsqueda y rescate...

Producción a gran escala y entrega rápida

Soporte excepcional



oesia
grupo
50 ANIVERSARIO

oesia
networks
grupo oesia

tecnobit
grupo oesia

cipherbit
grupo oesia

UAV Navigation
grupo oesia

inster
grupo oesia

grupooesia.com