

INFORME COMERCIAL

AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR

La Fuerza Aérea de Portugal adquiere doce C-295



Finlandia compra dos C-295

- Portugal e Irlanda eligen el FITS para sus aviones de patrulla marítima

El FITS para los CN-235 del Irish Air Corps

La División de Aviones de Transporte Militar de EADS y el Ministerio de Defensa irlandés han contratado la modernización de los dos aviones EADS CASA CN-235-100 de patrulla marítima que el Irish Air Corps opera desde el año 1994. Los CN-235 del Irish Air Corps son líderes en horas de vuelo/avión/año de toda la flota mundial de CN-235. El primer avión modernizado se entregará en el año 2007.

Estos aviones además de estar dedicados a la vigilancia de la Zona Económica Exclusiva (EEZ) de Irlanda, dan apoyo al ejército, al servicio naval, a la policía, etc. Estas actividades, que requieren cada día la utilización de recursos más modernos y capaces, llevaron al Gobierno Irlandés a la decisión de sustituir los actuales equipos de vigilancia marítima por el sofisticado sistema de misión FITS (Fully Integrated Tactical System). Se instalarán equipos actuales de última generación con un nuevo concepto de integración, que posibilitarán una operación eficiente a través de las consolas de los operadores.

El FITS es un sistema desarrollado íntegramente por EADS CASA, que integra una serie de sensores como el radar de búsqueda, sensores de infra-rojos y cámara de televisión entre otros que proporciona a la tripulación toda la información necesaria para realizar con éxito las misiones encomendadas. Esta información se integra con la información táctica de la zona de trabajo facilitando la valoración a los operadores. La información es presentada y los sistemas controlados a través de una serie de consolas de operador, idénticas y reconfigurables, que disponen del equipo más actua-

lizado. La flexibilidad y modularidad son características del FITS, que permiten integrar sensores que van desde la vigilancia marítima (control de tráfico de drogas, inmigración ilegal, o la búsqueda y salvamento) a las de lucha anti-submarina. El software utilizado está desarrollado para adaptarse a las necesidades que la operación requiera.

El FITS es el elemento clave de los modernos sistemas de misión y junto a los sensores forma el sistema embarcado. Este sistema se complementa con un moderno sistema de apoyo a la misión en tierra que tiene como función la preparación de las misiones que van a ser realizadas con el avión y el análisis posterior al vuelo de la información recolectada a través de los sensores. También puede ser utilizado un simulador táctico que reproduce los equipos del sistema FITS instalados a bordo del avión, recibiendo la simulación de los sensores, proporcionando así un entrenamiento completo para los operadores tácticos.



De izquierda a derecha: John Power, Brendan Coghlan, del Departamento de Defensa; Santiago Cortezo y Ramón Bau de EADS CASA. En el acto estaba presente el Brig. Gen Ralph James del Irish Air Corps.

Para la División de Aviones de Transporte Militar es una satisfacción que el Irish Air Corps deposite nuevamente su confianza en nuestra compañía, porque demuestra que nuestro principal objetivo de satisfacer al cliente se ha cumplido.



● El FITS para los CN-235 del Irish Air Corps

● Doce C-295 para la Fuerza Aérea de Portugal

● Fuerza Aérea de Finlandia, nuevo operador del C-295

● Éxito de los primeros vuelos del Sistema de Reabastecimiento en Vuelo de EADS

● Llega el primer A330 de la RAAF para convertir en MRTT

● Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos

● USA da luz verde a la adquisición de aviones de soporte táctico y transporte ligero

● Roll Out del primer CN-235 de la USCG en Sevilla

SUMARIO

INFORME COMERCIAL

Han colaborado en este número: Eduardo Galicia, Pedro Mas, Valentín Merino Villeneuve, Fernando Morales, Francisco Salido, Antonio Viola.

Redacción: José Antonio Barragán. Diseño y producción: Enrique Pérez.
Fotomecánica: Lufiercomp S.L. Preimpresión. Imprime: Julio Soto Impresor S.A.

Informe Comercial es una publicación de Aviones de Transporte Militar de EADS CASA.
Edita: Comunicación EADS CASA. Avda. de Aragón, 404. 28022 Madrid. Tel 34 91 585 7000. Fax 34 91 585 7666.

EADS
MILITARY TRANSPORT
AIRCRAFT



Doce C-295 para la Fuerza Aérea de Portugal

Mantenimiento por un mínimo de 5 años y cooperación industrial

Siete de los aviones tendrán configuración de transporte militar y cinco estarán equipados para misiones de vigilancia marítima (versión VIMAR). De estos últimos, tres dispondrán del sistema de misión FITS desarrollado íntegramente por EADS CASA y dos serán destinados a misiones específicas de fotografía aérea.

La Fuerza Aérea portuguesa ha adquirido recientemente 12 aviones de transporte medio y patrulla marítima EADS CASA C-295M, que sustituirán a la flota de aviones C-212 que han estado operando en nuestro vecino país con gran éxito desde los años 70 y que se encuentran a final de su vida operativa.

A mediados del año 2005 el Ministerio de Defensa portugués comunicó a EADS CASA que había resultado ganador del concurso abierto para la adquisición de aviones de transporte y PM, frente a la competencia del avión italoamericano C-27J. Desde entonces y hasta ahora se ha estado negociando los detalles del contrato que abarcan las áreas técnicas, económicas e industriales.

Previamente a la selección del C-295M los aviones fueron sometidos a una evaluación muy exigente de características, sistemas y actuaciones, incluyendo el sistema táctico FITS de diseño de EADS CASA.

El resultado final indica la idoneidad del C-295 como avión medio capaz de transportar mayor número de pallets y soldados que nuestro competidor y con un coste de ciclo de vida mucho más competitivo. Además, las cualidades de vuelo, e insonorización definían al C-295 como el avión ideal para las misiones de patrulla marítima.

La Base Aérea de Sintra fue el escenario de la firma del contrato, el pasado 17 de Febrero, rubricado por Jose Mourato como presidente de Empordef y Francisco Fernández Sáinz como presidente de EADS CASA y ante la presencia de los Ministros de Defensa de Portugal Luis Amado, Economía Manuel Pinho y Transportes Mario Lino. El evento contó también con la pre-



El C-295 está llamado a continuar una historia de éxito, ahora en el segmento de aviones de peso medio, en el que junto al CN-235 domina claramente por encima de los productos de la competencia. Más de 300 aviones de esta familia de transporte militar medio demuestran evidentemente sus cualidades y la aceptación mundial que han tenido en los cinco continentes. La familia CN-235/C-295 forma parte del inventario de más de 30 países convirtiéndose en la referencia en el transporte táctico medio.

El C-295 está preparado para el transporte táctico y logístico, el lanzamiento de tropas y cargas, la evacuación sanitaria, la patrulla marítima y las misiones humanitarias. La Fuerza Aérea portuguesa utilizará los C-295 en las operaciones que hasta ahora realizan los C-212, pero por sus actuaciones y capacidad también operarán en misiones hasta ahora reservadas a los C-130, dando un servicio más económico y racional. Los C-295 darán apoyo a su propia Fuerza Aérea, al Ejército de Tierra y brigadas paracaidistas, a la Policía de Seguridad Pública, a la Guardia Nacional Republicana y a las operaciones de vigilancia marítima, salvamento y rescate.

sencia del embajador de España en Portugal Enrique Panés.

La División de Aviones de Transporte Militar de EADS también proporcionará apoyo logístico "Full In-Service Support" a estos aviones por un periodo mínimo de 5 años. Prácticamente todo el soporte de mantenimiento será responsabilidad de EADS CASA que utilizará a la industria portuguesa especializada para el desarrollo de estos trabajos.

Asimismo y con esa fecha se firmó el contrato de cooperación industrial entre EADS CASA y la CPC (Comisión Permanente de Contrapartidas) por el cual EADS CASA apoyará el desarrollo industrial aeronáutico de Portugal. Por parte de la CPC firmó el contrato su presidente Ing. Rui Neves.

Dentro de estas contrapartidas, la industria aeronáutica portuguesa de referencia OGMA podrá utilizar tecnologías de EADS CASA en diseño, ingeniería y fabricación. Para iniciar esta colaboración se acometerá en sus líneas de producción el fuselaje central de los aviones C-295 así como otros programas complementarios.

Además de OGMA la cooperación industrial incluye a otras empresas portuguesas como Empordef TI, Novabase y Skysoft, especializadas en software y tecnologías de la información.

Francisco Fernández Sáinz manifestó su satisfacción porque una vez más un operador de los aviones de EADS CASA vuelve a situar su preferencia en nuestros productos: "Estamos muy orgullosos de que Portugal siga depositando su confianza en nuestros aviones. Todavía recordamos con cariño que Portugal fue el primer operador ►►"

►► *del extraordinario C-212 que se convirtió en un éxito de ventas en todo el mundo”.*

Tras treinta años de operación de los C-212 con la Fuerza Aérea, Portugal consideró prioritario la sustitución de estos aviones en la Lei de Programación Militar aprobada en el año 2004.

Es importante recordar que Portugal fue el primer operador del C-212, si bien el Ejército del Aire fue el primer cliente. En 1973 se firmó una carta de intención por 28 aviones C-212, repuestos y servicios, que en 1974 fue modificada después de la “Revolución de los claveles” rebajando a 24 el número de aviones (20 para transporte y 4 en versión fotográfica) e invirtiendo el dinero de los otros cuatro a la compra de más material de repuesto. Las primeras entregas, según establecía el contrato, se realizaron en octubre de 1974 y para cumplir con ello fueron asignados unos C-212 que correspondían al Ejército del Aire español, negociando con este cliente una readaptación de las entregas.



Momento de la firma del contrato para la adquisición de los aviones C-295. De izquierda a derecha: José Mourato, presidente de Empordef, Francisco Fernández Sainz, presidente de EADS CASA, y Sergio Pariera de Campos, vicepresidente de Empordef y presidente de Edisoft.

“Estamos muy orgullosos de que Portugal siga depositando su confianza en nuestros aviones. Todavía recordamos con cariño que Portugal fue el primer operador del extraordinario C-212 que se convirtió en un éxito de ventas en todo el mundo”.

Francisco Fernández Sainz

Portugal opera cinco aviones C-212 en labores de Vigilancia Marítima, algunos de los cuales serán sustituidos por los nuevos C-295, equipados con el FITS. La Fuerza Aérea de este país dispone en su flota de dos aviones C-212 Patrullero de la serie 300, adquiridos en la década de los 90, que se mantendrán en activo. El sistema táctico FITS proporciona mejoras sustanciales en su capacidad para la detección y el seguimiento de barcos, para el control de actividades pesqueras, para el control de la Zona Económica Exclusiva y para el cada vez más necesitado control de contaminación y vertidos. Los aviones VIMAR podrán ser rápidamente adaptados a la configuración de transporte si fuese necesario.

El primer avión C-295 se entregará a la Fuerza Aérea portuguesa 18 meses después de la entrada en vigor del contrato y, a partir de esa fecha, uno cada mes y medio aproximadamente, hasta completar el total de 12 unidades. Inicialmente se suministrarán los aviones de transporte y a continuación los de vigilancia marítima.

Fuerza Aérea de Finlandia, nuevo operador del C-295

Tras el anuncio realizado por el Ministerio de Defensa de Finlandia, sobre la selección del EADS CASA C-295 como avión de transporte táctico para su Fuerza Aérea, el pasado 15 de mayo se llevó a cabo la firma del contrato de adquisición de los dos aviones de transporte militar, incluyendo la opción de compra de otros cinco.

El contrato fue firmado por el jefe de Aviones y Armamento, Coronel Ossi Koskela, y el jefe de la Oficina de Adquisiciones, Aatos Kaukinen, de la Fuerza Aérea finlandesa, en presencia del general Heikki Lyytinen, comandante en jefe de este Cuerpo y del general Jarkko Numminen, jefe del Cuartel General, y por el presidente de EADS CASA, Francisco Fernández Sainz.

La División de Aviones de Transporte Militar tiene la satisfacción de que otra Fuerza Aérea europea haya tomado la decisión de incorporar al C-295 tras un proceso exigente de evaluación desde el 2004. En este proceso también se ha contado con dos pruebas rigurosas de vuelo con climatologías extremas y dispares, una en el Ártico con temperaturas bajo cero (-32°C) y otra en el sur de España durante el pasado verano con temperaturas por encima de los 40 grados centígrados.

La elección del C-295 se basa en la idoneidad del aparato para realizar gran variedad de misiones con la mayor efectividad y con el más bajo coste de ciclo de vida de su categoría. Además el C-295 puede asumir muchas de las misiones que desempeñan los

aviones de transporte más pesados, como el C-130 Hercules, pero con unos costes muy inferiores. Los C-295 sustituirán a los aviones Fokker 27 en operación de la Fuerza Aérea finlandesa, que están muy cercanos al fin de su vida límite.

Después de los recientes contratos con Portugal y Finlandia, el C-295 se perfila como la solución ideal al transporte medio de las fuerzas aéreas, incluso como la única y mejor solución para aquellas fuerzas aéreas que no utilicen aviones de transporte pesado.

Con estas últimas adquisiciones de la Fuerza Aérea finlandesa, el C-295 ha alcanzado una cifra de ventas de 52 aviones, de los que 25 ya están en pleno servicio tanto en operaciones nacionales como en misiones internacionales. Son ya cuatro países europeos, España, Polonia, Portugal y Finlandia, los que utilizan este eficiente medio de transporte medio, a los que hay que sumar otros operadores militares europeos que vuelan el CN-235 de la misma familia de transporte medio militar como son Francia o Turquía. Otros países que también han contratado el C-295 son Jordania, Brasil y Argelia.



Éxito de los primeros vuelos del sistema de reabastecimiento en vuelo (ARBS) de EADS

Con la conclusión el pasado 30 de marzo con total éxito de la primera fase del programa de ensayos en vuelo del Sistema de EADS de Reabastecimiento en Vuelo mediante Boom (ARBS), después de un periodo de 3 años de desarrollo, se cumple una fase en la que EADS CASA ha completado el diseño y fabricación de esta nueva generación del sistema.

Los resultados preliminares de los ensayos han mostrado que la instalación del boom en el avión no influye en sus características de vuelo. El programa de ensayos se ha llevado a cabo para comprobar las prestaciones del nuevo boom instalado en una plataforma de Airbus. Incluye, por ejemplo, la ampliación de la envolvente de vuelo o la realización de contactos con un caza F-16 con y sin traspaso de combustible.

Esta primera parte del programa, con el boom siempre retraído, comenzó con el primer vuelo el día 16 de marzo de 2006 y concluyó el 30 del mismo mes con el vuelo número 6.

Tres han sido los objetivos de esta primera fase del programa: comprobar que el avión está libre de flutter y que su envolvente de vuelo no contiene oscilaciones no-amortiguadas, evaluar la manejabilidad del avión con el boom en su posición retraída, y ver los efectos de la instalación del boom en la entrada de aire del APU (Auxiliary Power Unit).

Los resultados preliminares de estos ensayos han mostrado que tanto el avión como el boom están libres de cualquier tipo de oscilaciones no amortiguadas, que la influencia del boom en la manejabilidad del avión ha demostrado ser mínima y que la entrada de aire no se ve afectada por la instalación de boom.

Además de una avanzada estructura, el ARBS tiene controles de vuelo "fly-by-wire", incluyendo un sistema automático para aliviar cargas, que le proporciona una mayor envolvente en sus características de reabastecimiento y una controlabilidad mejorada. El máximo caudal nominal es de 1200 gal.(US)/min. El operador del boom, sentado en cabina a los mandos de una consola dedicada (Remote Aerial Refuelling Operator), controla un sistema de vigilancia de visión en tres dimensiones artificial durante todo el proceso de repostaje.

Con este excelente comienzo, el desarrollo del nuevo sistema de reabastecimiento en vuelo da un importante paso hacia delante. El ARBS colocará a EADS en la vanguardia de esta tecnología.



El General de División Clive Rossiter, jefe de Adquisiciones Aeronáuticas del Departamento de Defensa australiano, durante su intervención en la ceremonia de llegada del A330.

Llega el primer A330 de la Royal Australian Air Force para convertir en MRTT

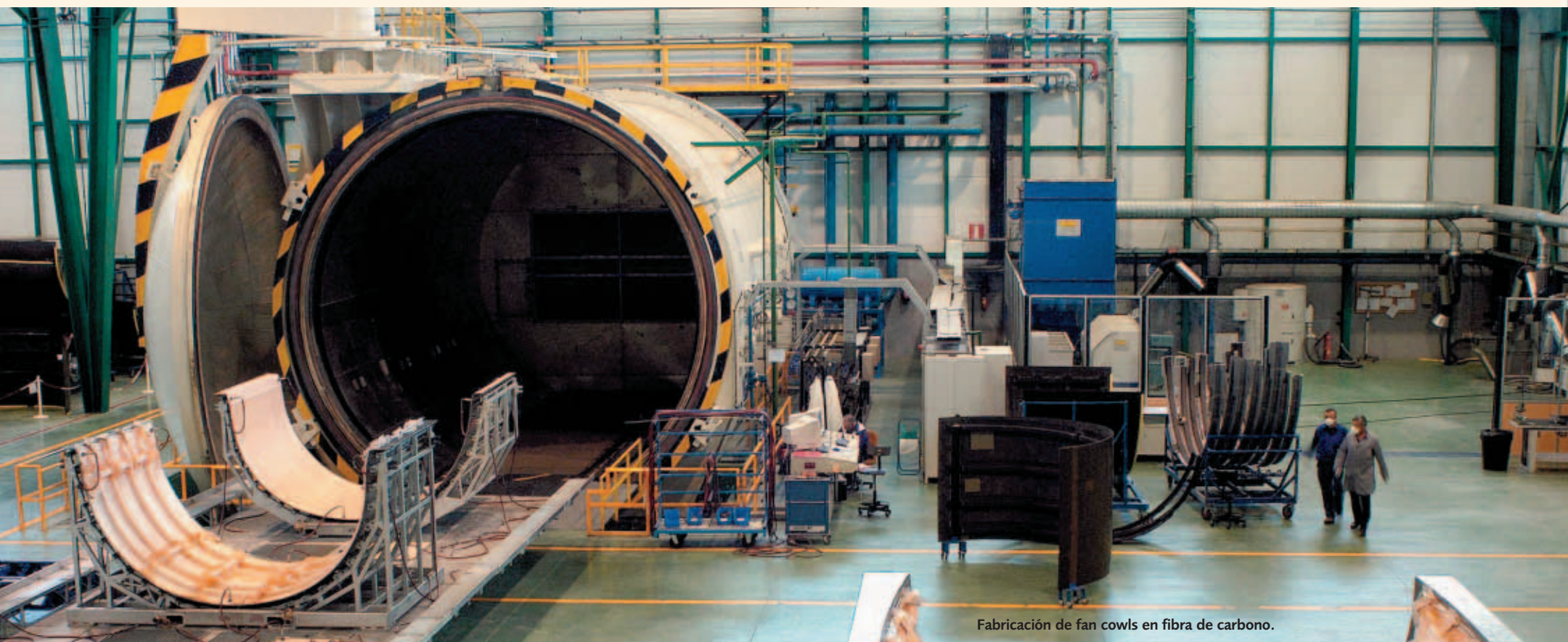
EADS CASA recibió el 2 de junio en sus instalaciones de Getafe la primera plataforma A330 de Airbus para ser convertida en avión multi-misión de repostaje en vuelo y de transporte (MRTT) para la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF).

La División de Aviones de Transporte Militar suministrará cinco aviones de repostaje en vuelo de última generación con los correspondientes paquetes asociados de apoyo y enseñanza de acuerdo al contrato firmado a finales de 2004. Estos aviones MRTT serán capaces de repostar en vuelo a los cazas F-18, aviones de

alerta temprana y control, así como otros de la RAAF. Los A330 MRTT poseen, además, una capacidad significativa de transporte aéreo estratégico, la posibilidad de acomodar hasta 272 pasajeros y albergar una combinación de palets de material civil y militar.

"Estamos muy orgullosos de que la Real Fuerza Aérea de Australia nos haya seleccionado para su exigente programa de aviones de repostaje en vuelo. Es el comienzo de una próspera y larga colaboración", ha declarado Francisco Fernández Sáinz, Presidente de EADS CASA. "Hemos desarrollado un nuevo sistema Boom de reabastecimiento en vuelo (ARBS) que va a situar a EADS en un papel clave en el mercado mundial de este tipo de aviones en el futuro", añadió Francisco Fernández Sáinz.

Los aviones entrarán en servicio antes de finales de 2009.



Fabricación de fan cowls en fibra de carbono.

Acuerdo entre EADS y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio español

Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos

El ministro de Industria, Turismo y Comercio español, José Montilla, la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, y los copresidentes ejecutivos de EADS, Noël Forgeard y D. Thomas Enders –representados en el acto por presidente de EADS CASA, Francisco Fernández Sainz–, con la presencia de director general de Airbus España, Manuel Hita, firmaron el pasado día 15 de marzo un acuerdo de cooperación mediante el cual se establecen las bases para la creación de la Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos (FIDAMC).

La FIDAMC está constituida por los tres socios fundadores firmantes del acuerdo, que contribuirán al capital necesario para la puesta en marcha de la misma: el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio –a través del CDTI–, la Comunidad de Madrid y la compañía aeronáutica EADS.

El Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, CDTI, es una Entidad Pública Empresarial, dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio español, que promueve la innovación y el desarrollo tecnológico de las empresas españolas. Su objetivo es contribuir a la mejora del nivel tecnológico de las empresas españolas.

El objetivo de la FIDAMC es ser un centro de excelencia en la investigación, desarrollo y aplicación de materiales compuestos, especialmente en fibra de carbono, ámbito estratégico para la industria española que ocupa una posición de liderazgo en esta tecnología. La empresa CASA, ahora EADS CASA, ha sido y es líder en este campo, lo que la ha capacitado para fabricar elementos importantes en los principales programas de construcción aeronáutica.

La tecnología de materiales compuestos permite la fabricación de aviones más ligeros, con menos consumo de combustible y con niveles de emisiones contaminantes más reducidos. El encarecimiento del petróleo ha aumentado aún más el interés por estos materiales que podrían suponer

del orden del 50% de la estructura de los aviones comerciales de nueva generación.

Durante el acto de la firma el ministro de Industria comentó que los materiales de fibra de carbono están cada vez más ligados al desarrollo de la tecnología en todo el mundo y que España es pionera en el sector. *“El Gobierno tiene el firme propósito de impulsar esfuerzos que permitan a la industria sacarle el máximo partido a este mercado, pero esto no es sostenible a largo plazo sin una política constante de inversión”.*

La FIDAMC, cuya sede se ubicará en el municipio Madrileño de Getafe, –donde también se encuentran las instalaciones de EADS, Airbus España y otras empresas aeronáuticas–, será un centro con orientación multisectorial cuyo objetivo es el desarrollo de proyectos de investigación en diversos ámbitos (aeroespacial, automoción, etc), en los que colaborará con empresas, universidades y centros de investigación. La fundación, objeto de este acuerdo, se espera que dé empleo a alrededor de 40 ingenieros, científicos y personal de laboratorio, pudiendo llegar, a medio plazo, hasta 75 técnicos de alta cualificación. Ello, sin duda, contribuirá significativamente a reforzar el cluster aeroespacial de la Comunidad de Madrid.

El centro estará ubicado en Getafe en una parcela de 20.000 metros cuadrados aportada por la Comunidad de Madrid. Según el alcalde de Getafe, Pedro Castro, el área de innovación tecnológica del sur de Getafe se convierte con esta nueva



“El Gobierno tiene el firme propósito de impulsar esfuerzos que permitan a la industria sacarle el máximo partido a este mercado, pero esto no es sostenible a largo plazo sin una política constante de inversión”.

Fundación, y junto a las instalaciones de grandes empresas del sector aeronáutico, en uno de los *“centros de investigación más importantes y genera la posibilidad de que nuestros ingenieros puedan adelantarse 15 años a un proceso que hubiera llegado más tarde”.* La presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, remarcó que esta región está situada entre las seis europeas más importantes en materia de investigación y desarrollo.

El Ministerio de Industria, a través del CDTI, la Comunidad de Madrid, a través de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica, y EADS cofinanciarán la constitución y puesta en marcha de esta Fundación cuyo Patronato será presidido por el CDTI. Una vez en funcionamiento, se espera pueda autofinanciarse a través de los proyectos de I+D+i que se lleven a cabo en ella.

Este centro desarrollará proyectos de alto contenido tecnológico de los que, según una filosofía de *“perímetro abierto”*, podrán beneficiarse compañías de varios sectores como el aeroespacial, la automoción y la robótica, entre otros. También colaborará asiduamente con diversas empresas, universidades y centros de investigación.

USA da luz verde a la adquisición de aviones de soporte técnico y transporte ligero del Ejército y la Fuerza Aérea



El pasado 27 de marzo Estados Unidos dio luz verde al programa aeronáutico Joint Cargo Aircraft –para la compra de 145 aviones de carga para la Fuerza Aérea y el Ejército– con la publicación de las bases del concurso de adjudicación de este proyecto, que se disputan, entre otras compañías, la española EADS CASA aliada con Raytheon y la italiana Alenia de la mano de L-3 y Boeing.

El Ejército norteamericano informó en aquella fecha sobre la firma por parte del Pentágono de la Estrategia de Adquisición y se procedió a publicar las bases del concurso de este ambicioso proyecto, para el que ha creado una Oficina Conjunta, liderada por el Ejército y compuesta también por personal de la Fuerza Aérea. Este centro, que tendrá su sede en Huntsville (Alabama), se encargará de evaluar las necesidades de la nueva flota de aviones de carga, que sustituirá a los Sherpa en servicio.

El programa Joint Cargo Aircraft supondrá la sustitución de los aviones C-23 Sherpa del Ejército y la adquisición por parte de la Fuerza Aérea de aeronaves de transporte ligero, cuyas primeras unidades entrarían en operación en 2008. Proporcionará una capacidad clave para al Mando Conjunto de las Fuerzas Armadas estadounidense, la unidad encargada de las decisiones sobre capacidades militares y con base en Norfolk.

El Ejército y la Fuerza Aérea han acordado que sus aeronaves tengan la misma plataforma base con independencia de los desarrollos específicos. La cifra prevista de 145 aviones po-

dría variar en función de las necesidades de la Fuerza Aérea, que se sumó en el último momento a este proyecto, inicialmente denominado Future Cargo Aircraft.

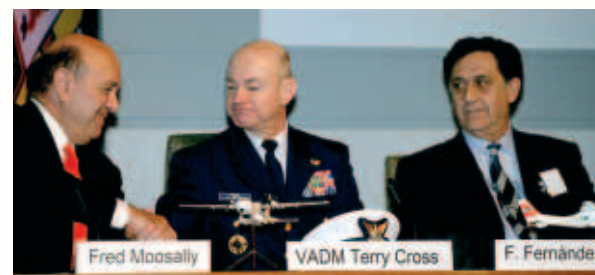
Los dos principales competidores en este programa son las compañías EADS CASA, que ofrece los C-295 y los CN-235, y la italiana Alenia, que opta con el modelo C-27J Spartan. Ambas empresas optan a este contrato en sendas alianzas con firmas estadounidenses, concretamente CASA con Raytheon y Alenia con L-3 y Boeing. Asimismo Lockheed Martin se presenta con el C-130J “stubby”.

El CN-235 inició su servicio en 1987, alcanzando en la actualidad la cifra de más de 220 aviones en servicio que vuelan con 30 operadores militares y gubernamentales en 24 países. El C-295 entró en servicio en noviembre del 2001 con el Ejército del Aire español y ya siete operadores militares de siete diferentes países han comprado más de 50 aviones y más de 25 ya están en servicio. Entre todos esos países, nueve han repetido órdenes de compra satisfechos por los resultados operacionales, llegando a sumar estas órdenes más de 55 aviones nuevos.



Roll Out del primer CN-235 de la USCG en Sevilla

Las instalaciones de EADS CASA en Sevilla fueron el escenario el pasado 23 de marzo del Roll Out del primer avión de patrulla marítima CN-235, destinado a la Guardia Costera de Estados Unidos (USCG). El CN-235, ó HC-235A según la versión establecida para la USCG, está fabricado por EADS CASA, que es subcontratista de Lockheed Martin para una parte del programa Deepwater de la USCG.



De izquierda a derecha: Fred P. Moosally, presidente de Lockheed Martin Maritime Systems & Sensors; el Vicealmirante Terry Cross, de la USCG; y Francisco Fernández Sainz, Presidente de EADS CASA

do y control, y logístico de la Guardia Costera. Es el mayor esfuerzo de recapitalización de su historia. Cuando esté terminado, el sistema IDS incluirá tres tipos diferentes de navíos y embarcaciones asociadas de menor tamaño, aviones tripulados, helicópteros actualizados, y vehículos aéreos no tripulados dirigidos desde tierra y desde navíos. Todos estos elementos estarán conectados a través de un sistema C4ISR y apoyados por un eficiente y progresivo sistema logístico integrado.

El contrato para renovar la flota de aviones guardacostas de medio alcance fue ganado hace tres años por el consorcio ICGS, constituido por las firmas americanas Lockheed Martin y Northrop Grumman, en pugna con otros dos grupos. Los tres ofertantes, tras diversos análisis comparativos con otros aviones, seleccionaron el CN-235 como base de su oferta para el segmento de aviones de patrulla marítima. Este primer avión se completará y entregará al Centro de Entrenamiento Aéreo de la Guardia Costera, en Mobile, Alabama, en la primavera de 2007. En principio se han comprometido ya tres aviones CN-235, pero el programa contempla la producción y la integración de sistemas de 36 aviones HC-235A hasta 2017, condicionados a los presupuestos que el Congreso de Estados Unidos asigne a este organismo.

La Guardia Costera utilizará el avión en misiones de búsqueda y rescate, para hacer que se cumplan las leyes y tratados, incluyendo la interceptación del tráfico de drogas, protección del medio ambiente marino, alerta militar, para misiones internacionales de patrulla en zonas heladas y de transporte de personas y mercancías. El tamaño, alcance y capacidad de reconfiguración permitirán la total ejecución de las misiones propias de la Guardia Costera.

Producido en España con un importante contenido de componentes norteamericanos, que incluyen aviónica, motores y diferentes subsistemas, este avión MRS-MPA (vigilancia y patrulla marítima de alcance medio) es el primero desarrollado para el programa IDS (Integrated Deepwater System de la Guardia Costera de EE.UU. contratado a ICGS (Integrated Coast Guard Systems), "joint venture" de Lockheed Martin y Northrop Grumman. ICGS consiguió el contrato para el Deepwater en enero de 2002.

La ceremonia, a la que asistieron el embajador de Estados Unidos en España, el vicealmirante de la USCG y altos directivos de las compañías Lockheed Martin, ICGS, EADS CASA, EADS North America, así como varios miembros de las administraciones americana y española, marca un hito relevante en el desarrollo y entrega de este sistema aéreo que dispondrá la Guardia Costera.

Leo Mackay, presidente de ICGS, comentó el día del roll out que "el avión HC-235A es parte inte-

gral del plan de la Guardia Costera de Estados Unidos para incrementar la información de la zona marítima. Conectado con otros recursos aéreos, de superficie y sistemas de costa, a través de una imagen común de la operación, se convierte en un elemento vital de la red para ayudar a la Guardia Costera a cumplir con los requerimientos de su misión de vigilancia y a mejorar la capacidad de la seguridad nacional".

"Los ciudadanos americanos dependen del Guarda Costas para salvar vidas, para interceptar drogas e inmigrantes ilegales, para proteger la seguridad nacional, y un largo etcétera", declaró también el vicealmirante Terry Cross, de la Guardia Costera. "El éxito de la misión requiere barcos, patrulleras, y aviones fiables dotados de modernos equipos de comunicaciones y sensores. Esto es precisamente de lo que trata el programa Deepwater y es lo que nos proporciona este avión. Nos complace alcanzar este importante hito y estamos deseando que llegue 2007 para recibir el primer HC-235A y ponerle a trabajar".

El programa IDS, más conocido como Deepwater, es un programa de gran dimensión para modernizar y sustituir las viejas flotas de aeronaves y buques, y mejorar los sistemas de man-

