

INFORME COMERCIAL

AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR



Entrega de aviones C-295 a las Fuerzas Aéreas de Polonia y Jordania



- Dos C-212-400 para Skytraders
- "EADS Vuelo del Centenario"



Dos aviones C-212-400 para Skytraders

La compañía australiana Skytraders ha adquirido dos aviones C-212 Serie 400 que pasarán a formar parte de su sistema de transporte operativo en la Antártica. El contrato, firmado por Norman F. McKay, CEO de Skytraders, y por Ignacio Alonso, Director Comercial de la División de Aviones de Transporte Militar de EADS, entró en vigor al principio del verano y contempla la entrega de los dos aparatos en abril y mayo del 2004.

Skytraders iniciará así un antiguo sueño de establecer una conexión aérea con la Antártica. En el invierno del 2002, verano en el hemisferio sur, comenzaron los estudios de planificación de una pista helada de unos tres kilómetros de longitud y 50 metros de ancho, y situada a unos 45 km de la estación australiana Casey. Durante el invierno del 2003 se está llevando a cabo la preparación de la pista, sobre una zona de hielo glacial, extendiendo nieve a lo largo de ella y compactándola con apisonadoras de 100 toneladas hasta obtener un espesor de unos diez centímetros

Si la construcción de esta pista finaliza sin contratiempos, las operaciones comenzarán con

los C-212 en el mes de octubre del 2004, coincidiendo con la estación primaveral del hemisferio sur, aproximadamente desde octubre a marzo.

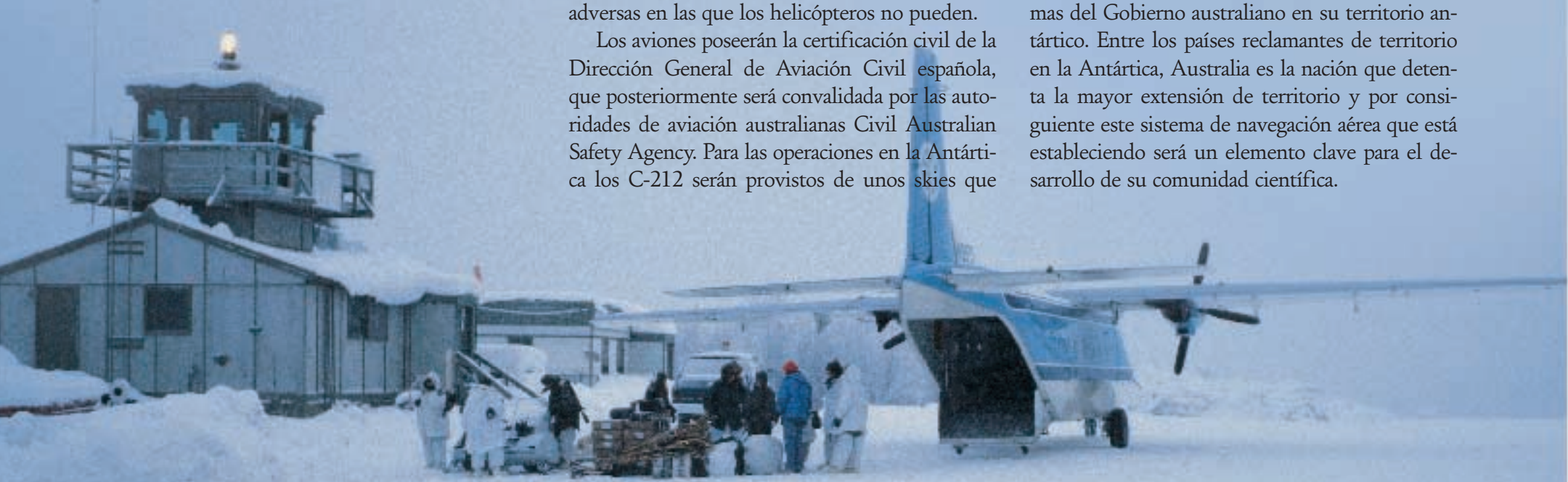
Los C-212 estarán basados en la misma Antártica, en donde realizará operaciones entre Casey y otras dos estaciones australianas para transportar expediciones y equipos. También realizará vuelos para transportar científicos a áreas inaccesibles antes de la llegada de estos aviones. La robustez y capacidad de carga del C-212 le destaca sobre otros aviones para desarrollar estas misiones antárticas. En lo que respecta a los helicópteros, utilizados para estas operaciones, los C-212 tienen la ventaja de llegar más lejos, de transportar más carga y volar en unas condiciones climatológicas adversas en las que los helicópteros no pueden.

Los aviones poseerán la certificación civil de la Dirección General de Aviación Civil española, que posteriormente será convalidada por las autoridades de aviación australianas Civil Australian Safety Agency. Para las operaciones en la Antártica los C-212 serán provistos de unos skis que

actualmente se están fabricando en Canadá y además irán preparados para llevar tanques de combustible adicionales, tanto exteriores como interiores, lo que les proporcionará una autonomía de vuelo muy notable.

Las condiciones en la Antártica son muy duras y ello requerirá un esfuerzo adicional en los preparativos de cada vuelo y en el cuidado y mantenimiento de los aviones. Pero los C-212 ya han demostrado su comportamiento en la misma Antártica, operados por la Fuerza Aérea uruguaya, o en Alaska y el Artico con operadores americanos.

Skytraders operará durante 10 años, prorrogables inicialmente a 15, para la Australian Antarctic Division, organismo encargado de los programas del Gobierno australiano en su territorio antártico. Entre los países reclamantes de territorio en la Antártica, Australia es la nación que detenta la mayor extensión de territorio y por consiguiente este sistema de navegación aérea que está estableciendo será un elemento clave para el desarrollo de su comunidad científica.



● Dos C-212-400 para la australiana Skytraders

● Entregados los dos primeros C-295 a la Fuerza Aérea de Polonia

● El C-295 se incorpora a la Fuerza Aérea de Jordania

● Entrada en servicio de dos CN-235 en Colombia

● CN-235 patrulla marítima operan en Turquía

● Dos nuevos A310 VIP para las primeras autoridades españolas

● El presidente de Polonia en EADS CASA

● Gira del C-295 en Estados Unidos

● EADS Vuelo del Centenario

RESUMARIO INFORME COMERCIAL

Han colaborado en este número: Clarisa Barbero, Andrés Collado, Santiago Cortezo, Gerardo Gómez, Isabel Ocaña, Alvaro Piedra, Ramón Rexach, Francisco Salido, Antonio Viola.

Redacción: José Antonio Barragán. Diseño y producción: Enrique Pérez.

Fotomecánica: Lufertcomp 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.



Entregados los dos primeros C-295 a Polonia



El 15 de agosto de 2003 aterrizaba en el aeropuerto de Kraków-Balice, Polonia, el primero de los ocho aviones C-295 contratados por la Fuerza Aérea Polaca a EADS CASA en octubre de 2001, donde será operado, con el número 011, por la 13 ELT Eskadra Lotnicza Transportowego (Escuadrón de Transporte Aéreo).

Días más tarde llegaba el segundo C-295, el nº 012, y posteriormente, el 8 de septiembre, se celebró en dicho aeropuerto la ceremonia de entrega de ambos aviones. El secretario de estado y primer adjunto del ministro de Defensa Nacional, Janusz Zemke, declaró durante el acto que entre las misiones iniciales que desarrollará el C-295 estarán las de servicio

de transporte de personal y equipamiento a y desde Irak, en cumplimiento de las necesidades derivadas del hecho de que Polonia desde septiembre pasado ocupa oficialmente el mando de la División Multinacional "Central-South", cuerpo de nueve mil soldados pertenecientes a 21 países, desplegados como parte de la fuerza de estabilización internacional dirigida por EE.UU. para proporcionar seguri-

dad en una amplia zona del sur-centro de Irak.

Desde entonces estos dos aviones han realizado varios viajes a Irak, reforzando el apoyo logístico a la Fuerza Aérea en la zona, así como misiones de otra índole, como es el caso de la repatriación de ciudadanos polacos heridos y fallecidos en un accidente de carretera en Egipto. En esta ocasión el C-295 transportó desde Varsovia el equipo médico viajando en configuración Medevac con 24 camillas montadas para recoger en El Cairo a los heridos.

Adicionalmente a su equipamiento de serie, a estos aviones se les ha preparado el cableado para la instalación de un sistema de autoprotección. Asimismo, dos de los ocho aviones irán equipados con pértigas para dotarles de capacidad de repostado en vuelo.

En 2004 serán entregados tres aviones más y los últimos tres en el año 2005. Con los C-295 se irán reemplazando los aviones An-26 actualmente en servicio en el ELT 13.

El C-295 se incorpora a la Fuerza Aérea de Jordania

El pasado día 5 de septiembre se efectuó la entrega de un C-295 a la Real Fuerza Aérea de Jordania, primero del contrato de dos aviones de transporte militar que incrementará su capacidad logística y táctica. La Fuerza Aérea jordana se conforma así como el tercer operador del C-295 después del Ejército del Aire español y de la Fuerza Aérea polaca, que ya han integrado en sus flotas este avión de transporte medio de última generación.

La entrega de este avión fue totalmente satisfactoria, tras lo que el C-295 efectuó un vuelo ferry "non-stop" desde Madrid a Aman, transportando palets de repuestos y otros materiales aeronáuticos. Este vuelo fue realizado por tripulantes jordanos, tras haber realizado en el Centro de Instruc-

ción de EADS CASA en Sevilla los cursos establecidos para los operadores.

La Fuerza Aérea de Jordania es, junto con el Ejército del Aire español, uno de los dos únicos operadores que ha volado todos los modelos que EADS CASA fabrica en España, es decir el C-212, el CN-235 y ahora el C-295, incluyendo el entrenador C-101. Durante muchos años ha tenido en servicio cuatro C-212, ahora ya retirados, y desde 1999 ha estado utilizando los CN-235. Con la utilización de todos nuestros aviones Jordania ha demostrado su confianza en los productos fabricados por EADS CASA, que ciertamente también han probado durante muchos años su robustez, versatilidad y bajos costes de operación.

El recién incorporado C-295 ha sido diseñado para actuar en condiciones duras como las que puede presentar tanto el clima como la orografía de Jordania y otros escenarios del Oriente Medio y del Golfo Pérsico. Hay que resaltar en especial las altas temperaturas y elevaciones de algunos escenarios en los que la Fuerza Aérea desarrolla sus misiones y en los que se pueden superar fácilmente los 50 grados centígrados.

Entre las ventajas que la Fuerza Aérea jordana encontrará con el C-295, desde un punto de vista práctico, es indiscutible el aumento del volumen y carga de pago, lo que facilitará su intervención en otras operaciones como son las de ayuda humanitaria en casos de catástrofes, en las que hay que mover rápidamente equipos médicos, de campaña, alimentos, etc. También destaca el incremento de autonomía debido a la incorporación de un sistema de reabastecimiento en vuelo, lo que supone mayor independencia y accesibilidad a operaciones internacionales.

El C-295 es un avión moderno, el último en incorporarse a la familia de aviones de EADS CASA, formando parte de un concepto global de familia de aviones militares de transporte que no ha tenido equivalente en ningún otro constructor aeronáutico y cuyo éxito se explica en los más de 700 aviones vendidos.





Entrada en servicio de dos CN-235 en Colombia

CN-235 en la lucha antidroga

El 24 de septiembre entraron en servicio efectivo dos CN-235 de patrulla marítima fabricados por la División de Aviones de Transporte Militar de EADS para reforzar las labores de vigilancia que la Armada de Colombia está realizando en sus aguas jurisdiccionales en los océanos Atlántico y Pacífico contra el tráfico de drogas y armas.

En este acontecimiento estuvieron presentes la Ministra de Defensa Dra. Ramírez y los Comandantes de las diferentes Fuerzas Armadas. Los dos aviones CN-235 llevarán a cabo tareas de vigilancia marítima en las rutas frecuentadas por organizaciones del narcotráfico y de los traficantes internacionales de armas desde y hacia Colombia. Los CN-235 efectuarán operaciones especiales coordinadas con unidades terrestres y guardacostas, en las que la vigilancia es clave para la interceptación de infractores.

El almirante Mauricio Soto, comandante de la Armada Nacional, declaró el día de la entrada en servicio de los aviones que los CN-235 son básicos en las tareas de “inteligencia” de

la Armada, a la vez que *“un complemento para cubrir la inmensa área oceánica colombiana en el Caribe y en el Pacífico”*.

Acondicionados como aviones de patrulla marítima, los CN-235 también llevarán a cabo otras misiones de patrulla y reconocimiento marítimo en su zona económica exclusiva, así como operaciones de búsqueda y rescate. Además los aviones también pueden efectuar transporte logístico y despliegue de tropas.

Los CN-235 están provistos con equipos de detección como el radar de rastreo de superficie y un sistema de electro-óptico integrado con el radar para su apuntamiento, sistemas de navegación autónoma a larga distancia y común para misión, y sistemas de lanzamiento de equipos de salvamento y rescate.

Otros aviones CN-235 de la misma serie están en servicio en la Fuerza Aérea colombiana desde 1998. El CN-235 es avión polivalente para cualquier ejército, con una autonomía de vuelo que le permite realizar operaciones prolongadas de vigilancia, una capacidad de transporte adecuada a las misiones que desempeña, una disponibilidad muy superior al 90% y una relación coste/eficacia óptima.

Los dos CN-235 habían salido de las instalaciones de EADS CASA en Sevilla el 27 de agosto y el 9 de septiembre respectivamente, después del acondicionamiento de los aviones y los cursos de entrenamiento para las tripulaciones. Previamente, el 30 de julio, el viceministro de Defensa de Colombia, Dr. Andrés Soto, había visitado las instalaciones de EADS CASA y comprobado el estado de los dos aviones que ya están a pleno funcionamiento en la Armada de Colombia.



Tripulaciones de la Armada colombiana y de EADS CASA. En el centro el comandante de la Armada, almirante Mauricio Soto.



CN-235 patrulla marítima operan en Turquía



Desde diciembre del 2002 están en operación todos los CN-235 versión marítima en servicio en Turquía, seisen la Marina y tres en la Guardia Costera. Los nueve aviones CN-235 ya son un elemento clave y un protagonista conocido en las actividades diarias de la Base de Topel.

El contrato de estos aviones se ejecutó mediante la firme colaboración industrial entre EADS CASA y TAI (Turkish Aerospace Industry), como continuación del contrato LTA para la entrega de 52 aviones CN-235 a la Fuerza Aérea Turca (TuAF), que finalizó en 1998.

El Programa de la TuAF se estableció a través de seis fases industriales, con un apoyo creciente por parte de TAI. En la última fase, TAI alcanzó el 92% de producción aeronáutica. Dentro del programa de la Marina y de la Guardia Costera, TAI también aumentó su participación mediante la fabricación de piezas para las alas, permitiéndole alcanzar el 95% de la fabricación de estas nueve unidades.

La aceptación de los aviones fue un proceso extremadamente escrupuloso, realizado por un equipo de no menos de 20 especialistas de la Marina y la Guardia Costera, que cubrían todas las áreas del avión en detalle. El proceso se concluyó con éxito en un clima de completa comprensión mutua y un alto nivel de colaboración, con satisfacción total del cliente.

Las entregas se realizaron en las instalaciones de TAI cerca de Ankara, y los pilotos de los clientes volaron los aviones a la Base Aérea Naval de Topel, cerca del mar de Marmara y de Istanbul, donde los aviones tendrán su base. Esta se creó en 1976, para operaciones tanto de aviones como de helicópteros de la Marina Turca, y es un centro con estándar OTAN desde 1981.

El reconocimiento a la labor desarrollada por EADS CASA quedó reflejado durante la pasada Feria IDEF, donde recibió un premio de la Subsecretaría de Industria y Defensa de Turquía (SSM), por el excelente cumplimiento de sus compromisos y colaboración con las empresas turcas.

Aumento de la operación en servicio

Los CN-235 se han utilizado para entrenamiento de personal en las operaciones aéreas previstas con

estos aviones. Se han realizando las misiones de vigilancia aérea para que la tripulación establezca y concrete los procedimientos necesarios y la estructura de las misiones de una forma coherente, en línea con las directivas que la Marina y la Guardia Costera han establecido para su flota de CN-235. Hasta el principio del verano los nueve aviones habían acumulado una media de más de 300 horas de vuelo cada uno realizando este tipo de misiones.

El escuadrón de mantenimiento en tierra también está ya completamente preparado para proporcionar apoyo total a la flota, con especialistas de EADS CASA basados permanentemente en Turquía para dar asesoramiento específico en cualquier momento.

Un objetivo claro y a largo plazo

En un próximo futuro los CN-235 de la Guardia Costera, como aviones de vigilancia y patrulla, garantizarán regularmente la seguridad en las costas turcas y en las aguas territoriales como son el Mar de Mármara, Istanbul y el estrecho Cannakale, así como en los puertos. Ya han iniciado estas tareas y también está previsto que se ocupen de prevenir y perseguir operaciones de contrabando y realizar tareas de búsqueda y rescate.

Las misiones se realizan a baja cota sobre el mar durante largos períodos de tiempo por lo que habitabilidad de la sección transversal de la cabina y el equipamiento de ésta proporcionan un elevado confort a las tripulaciones.

Los aviones CN-235 de la Marina se emplearán en la protección de las aguas territoriales



turcas, realizando la detección desde el aire y la defensa de posibles amenazas en superficie y submarinas. Los aviones del Guardacostas realizarán las misiones de control de la zona económica exclusiva, tráfico marítimo, búsqueda y salvamento.

El objetivo de los aviones de patrulla marítima es detectar, clasificar e identificar tanto las amenazas en superficie como submarina, proporcionando imágenes tácticas integradas que pueden ser enviadas en tiempo real a otras unidades de superficie o al centro de mando y control para su valoración, o bien la actuación autónoma para enfrentarse directamente a la amenaza. Para la realización de misiones antisubmarinas los aviones están equipados con una serie de detectores y armamento específico.

La costa turca es muy extensa, desde el Mediterráneo hasta el Mar Negro, incluyendo el Mar Egeo. Debido a la gran extensión de mar a proteger, el alcance y la autonomía de vuelo ofrecido por el CN-235 son los más adecuados para asegurar un despliegue eficaz a todas las zonas, con largos periodos de tiempo de misión en alerta, proporcionando a la vez máxima seguridad, eficacia y confort para la tripulación.

Con estos nueve aviones versión patrulla marítima el CN-235 confirma la sólida reputación y éxito de su presencia en Turquía y demuestra su capacidad de permanencia futura en este país.



Dos A310 VIP para las primeras autoridades españolas

El pasado 17 de septiembre SS.MM. los Reyes viajaron de Madrid a Granada estrenando uno de los dos aviones A310 acondicionados y transformados en versión VIP por la División de Aviones de Transporte Militar de EADS para realizar el transporte oficial de altas personalidades.

U nos días más tarde, el presidente del Gobierno, José María Aznar, utilizaba por primera vez el nuevo avión en la gira que le llevó a Estados Unidos: primero a Nueva York y desde allí a varias ciudades del estado norteamericano de Florida, en una visita diplomática que duró una semana.

Así comenzó una nueva época en los viajes oficiales españoles con dos aviones A310 que fueron adquiridos a la compañía francesa Air France por EADS CASA para su modificación y acondicionamiento a versión VIP.

Los aviones, el primero entregado en julio y el segundo en octubre de 2003, están adscritos al Grupo 45 del Ejército del Aire y sustituyen a los antiguos Boeing 707 -con más de cuarenta años de servicio-, teniendo como misión fundamental la realización de viajes oficiales de las primeras autoridades del Estado, si bien en el futuro podrán funcionar como avión nodriza para abastecer de combustible en vuelo a aparatos de combate.

Según explicó el ministro de Defensa, Federico Trillo, en una intervención parlamentaria, la decisión de adquirir aviones de segunda mano se ha debido a que han de realizar una media anual de 600 horas de vuelo, mientras que la amortización de un aparato nuevo supone que éste vuele más de 3.000 horas anuales, como es el caso de las líneas aéreas. Asimismo, se optó por los A-310 en lugar de modelos inferiores como el A-319, por la necesidad de cubrir distancias sin escalas de más de 5.500 nm, lo que permite realizar vuelos transoceánicos.

Aviones de Transporte Militar (ATM) de EADS ha realizado el desarrollo, ensayos y certificación de la nueva aviónica militar instalada y de la modificación para el transporte de pallets militares en el A-310. Ha llevado a cabo una completa revisión, actualización y acondicionamiento de estos aviones, incluyendo, además de la incorporación de la aviónica militar necesaria para sus nuevas misiones, las modificaciones necesarias para transportar pa-

lets militares, la compra de repuestos, el entrenamiento de pilotos y personal de tierra, etc.

Los aviones tuvieron que superar distintos vuelos, donde se ensayaron los sistemas básicos del avión, cualidades de vuelo (debido al gran número de antenas instaladas en el avión); se realizaron comprobaciones de la instalación de los dos ACT (Auxiliar Central Tank), para complementar a los tanques del avión y darles mayor autonomía, y de los sistemas de aviónica militar de U/VHF 1 y 2, etc.

Los nuevos aviones están equipados con dos motores General Electric GE-CF6 80-C2A2, con una autonomía de vuelo de más de 5.500 mn sin repostar. Sus medidas son: longitud 46,66 m, diámetro de fuselaje 5,64 m, altura 15,80 m, envergadura 43,90 m, superficie alar 219 m². Su espacio interior, con una anchura de fuselaje de 5 m, está distribuido en distintas zonas, con capacidad total para aproximadamente 60 pasajeros. Consta de un área para la tripulación de reserva, un centro de comunicaciones, dos dormitorios para personalidades VIP con un baño común, la sala de reuniones (para ser utilizada también como comedor) y un área con cincuenta y nueve asientos en clase Business International. Además cuenta con una unidad médica.

El presidente de Polonia en EADS CASA



En el centro Aleksander Kwasniewski y Francisco Fernández Sainz durante su visita a la Factoría de San Pablo.

Aleksander Kwasniewski, presidente de Polonia visitó las instalaciones de EADS CASA el pasado 1 de octubre durante su visita a la ciudad de Sevilla. Recorrió las instalaciones de la factoría de San Pablo acompañado por el presidente de EADS CASA, Francisco Fernández Sainz y personal tanto de diferentes estamentos polacos como de la compañía.

En la capital andaluza también se entrevistó con el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, y otros dignatarios autonómicos y municipales. La industria aeronáutica en Andalucía es un ejemplo para países como

Polonia que buscan el desarrollo de sus propios sectores.

EADS CASA contribuyó a la primera privatización en el sector de defensa polaco, participando mayoritariamente en la compañía PZL Warsaw Okecie. La compañía polaca, ahora EADS PZL, produce el biplaza de ala baja para entrenamiento básico PZL-112 Junior, la última generación de la familia Wilga de ala alta PZL-104m Wilga 2000, el monoplano de ala baja especializado para usos agrícolas PZL-106 BTU-34 Turbo Kruk y el avión con capacidades STOL PZL-130 TC-II Orlik de cuatro plazas.

Gira del C-295 en Estados Unidos



El avión de transporte militar C-295 de EADS CASA ha realizado en la primera quincena de noviembre una gira de dos semanas por Estados Unidos, para demostrar la capacidad multi-rol del avión bimotor al Ejército de EE.UU.

La gira comenzó el 3 de noviembre con una visita al Aeropuerto Internacional Dulles de Washington D.C., con paradas en Arkansas, Alabama, Florida, Carolina del Norte y Virginia.

EADS CASA ha utilizado un C-295 del Ejército del Aire español para la demostración en EE.UU. Este es uno de los nueve aviones C-295 de la flota del Ejército del Aire español y su servicio operacional incluye misiones a Afganistán e Irak.

EADS North America organizó la demostración para EADS CASA en España, quien fabrica el C-295 en sus instalaciones de Sevilla. La gira estuvo dirigida por José Morales, presidente de EADS CASA North America.

“El C-295 es un avión tremendamente capaz y queríamos ofrecer al ejército estadounidense una experiencia directa con este avión de transporte multi-rol”, declaró al comienzo de la gira el presidente de EADS North America, Ralph Crosby. “Los C-295 del Ejército del Aire espa-

ñol están demostrando su fiabilidad y rendimiento a diario en operaciones de apoyo al traslado de tropas a los lugares de conflictos internacionales en la actualidad, incluido Afganistán e Irak”.

El C-295 es el avión apropiado para la modernización de la flota de aviones de transporte medio de ala fija del ejército estadounidense, así como para complementar el apoyo aéreo proporcionado por los helicópteros Chinook militares.

Con unas características de vuelo excepcionales y la facilidad de operar en pistas cortas, el C-295 tiene la cabina de pasajeros/carga más larga en su categoría. Puede transportar más de 70 soldados equipados, o más de 24 camillas en misiones de evacuación médica. Para el transporte de carga pueden acomodarse cinco pallets de 108x88 pulgadas y la carga de equipos/suministros puede realizarse a través de una gran rampa en la parte posterior. Como ejemplo de carga de pago típica del C-295 se

incluye el transporte de tres vehículos tipo Land Rover, o tres motores de aviones de combate.

El C-295 está dotado de todos los equipos esenciales militares modernos como son la aviónica altamente integrada, cabina compatible con un NVG, cabina blindada, auto-protección (RWR-alertador de amenazas radar, Chaff and Flare-lanzador de señuelos y bengalas) y repostaje en vuelo.

El C-295 es el avión más eficaz de su categoría, y ofrece a las fuerzas aéreas la capacidad táctica multi-rol necesaria, además de una fiabilidad y autoprotección excelentes.

Este avión forma parte de la familia de aviones de transporte ligero junto con el CN-235 de EADS CASA de fuselaje más corto, que ha sido designado como avión de patrulla marítima de los Guardacostas de EE.UU. en el programa Integrated Coast Guard Deepwater System (ICGS/ IDS) (Sistema integrado DEEP-WATER de la Guardia Costera).

▶ Viene de la página 8

piloto que no pasó desapercibida y que motivó la felicitación generalizada de los asistentes.

Finalizado este vuelo, Mercè fue recibida por el coronel director de la Academia General del



Mercè Martí y la Bü-131 Jungmann

Aire Eugenio Ferrer, el alcalde de San Javier José Hernández, el vicerrector de la Universidad de Murcia Norberto Navarro, otras autoridades y medios de comunicación local.

Posteriormente Mercè participó en Valencia en un festival aéreo del Centenario de la Aviación, organizado por el Aero Club de Valencia por delegación de SHYCEA, en presencia del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire general Eduardo Gallarza, el Jefe del SHYCEA general Juan Garay, del 2º jefe del Mando de Maniobra del Ejército de Tierra y jefe de Estado Mayor del NRDC (NATO Rapid Deployment Corp) general José Luis Vega, y otras personalidades civiles y militares.

La última etapa

El tiempo cada vez se ponía peor y el deseo de la tripulación de la Bücker era acabar esta aventura sin problemas. De forma que Mercè despegó el lunes día 6 de octubre a las 8:00 am, emprendiendo el vuelo hacia Barcelona. Afortunada-

mente el mal tiempo todavía no les afectó y todo se desarrolló sin incidencias, casi rutinariamente, a pesar de que la pérdida habitual de aceite se acentuó bastante y a pesar de que el frío aumentaba momento a momento. La tripulación pasó de tener frío a finalizar el vuelo tiritando, dificultando los movimientos normales para pilotar.

A las 12:00 am Mercè Martí y Eduardo Rodríguez aterrizaban en el aeropuerto de Sabadell ante los medios de comunicación. Mercè mostraba la satisfacción de acabar felizmente tal acontecimiento histórico: “La Bücker Bü-131 ha demostrado ser un avión en el que se puede confiar, con un comportamiento noble y cierto toque de nervio: una excelente compañera”, y añadió: “Ha sido como una simbiosis, por decirlo así, entre la chica Bücker y la piloto”.

Así culminó la expedición “EADS Vuelo del Centenario”, con una última etapa desde Valencia al aeropuerto de Sabadell, tras haber completado entre las etapas y vuelos de demostración alrededor de 3.000 km con un avión de 1933 y sin ningún tipo de instrumento de ayuda a la navegación.

EADS Vuelo del Centenario



El primer vuelo a motor realizado en diciembre de 1903 por los hermanos Wright en Carolina de Norte es la referencia del Centenario de la Aviación, al que el mundo de la aeronáutica ha rendido homenaje durante el 2003. Entre los diversos actos celebrados en todo el mundo se encuentra el "EADS Vuelo del Centenario", patrocinado por la empresa europea EADS y realizado en España, uniendo varias ciudades simbólicas de la historia aeronáutica española.

Mercè Martí, auxiliada por el también piloto Eduardo Rodríguez, ha sido la piloto que ha llevado a cabo el "EADS Vuelo del Centenario". La intrépida piloto catalana había expuesto sus inquietudes a EADS y el año del centenario de la aviación ha sido determinante para iniciar esta aventura. El papel de la mujer en el mundo de la aviación ha sido otro reto en este vuelo, representando Mercè a muchas pilotos de todo el mundo y en concreto a María Bernaldo de Quirós, de la que se celebra también el 75 aniversario del primer vuelo de una mujer española.

El avión para este "EADS Vuelo del Centenario" ha sido la Bü-131 Jungmann reconstruida siguiendo las técnicas originales combinando materiales modernos para incrementar su seguridad, con motor ENMASA Tigre de 150 CV, al que sólo se le ha cambiado un carburador Elison y la bomba de emergencia por una más potente.

La presentación del "EADS Vuelo del Centenario" se efectuó a los medios de comunicación en rueda de prensa el pasado 17 de septiembre en el Aeropuerto de Sabadell, Barcelona, por Mercè Martí ante el secretario general del Deporte de la Generalitat de Cataluña Josep Maldonado, del director general de Puertos y Transportes de la Generalitat de Cataluña Enric Ticó, el presidente de la Federación Aérea Catalana Angel Ibáñez, el director gerente de la Asociación Barcelona Aeronáutica i de l'Espai Juan M. Lecue y otras personalidades de la política y de la cultura.

Antes de iniciar la primera etapa la Bücker Bü-131 participó en la "Festa al Cel" que organizó el Ayuntamiento de Barcelona el 21 de septiembre. Ante 400.000 espectadores Mercè realizó un vuelo en el que destacaron dos pasadas a baja cota con caída de ala, demostrando la maniobrabilidad del avión.

La primera etapa

La primera etapa del "EADS Vuelo del Centenario" se celebró con toda la emoción de comenzar un nuevo periplo aéreo volando la Bücker Bü-131 Jungmann fabricada por CASA. La torre de control autorizó el despegue desde el aeropuerto de Sabadell a las 8:00 am del día 22 de septiembre.

El avión siguió en todas las etapas una ruta visual basándose en referencias del terreno. En este

caso la N-II, sin más problemas hasta llegar a Lérida. Desde aquí y hasta Zaragoza la Bücker se encontró en un mar de nubes que tocaban el suelo y se elevaban hasta los 6.000 pies, volando con el respeto que da no ver nada.

Curiosamente, a 10 millas de Zaragoza el cielo se despejó y esto permitió un aterrizaje completamente normal. Ya en pista pero todavía rodando, la Bücker se cruza con un Jumbo muy bajo en el aire y la situación de encuentro de un "gigante" de la historia aeronáutica con un gigante de la aviación moderna provoca un saludo instintivo y unísono de las tripulaciones de ambos aviones. La duración del vuelo de Barcelona a Zaragoza fue de 1 hora y 55 minutos.

La salida de Zaragoza se realizó a las 11:20 am igualmente con buen tiempo. Pronto los vientos se ponen de cara, limitando la velocidad a 100 ó 110 km/h poco antes de llegar a Madrid. La Bücker toma tierra directamente en el Aeropuerto de Cuatro Vientos. La duración del vuelo desde Zaragoza a Madrid había sido de 2 horas y quince minutos.

En Cuatro Vientos Mercè Martí fue recibida en La Fundación Infante de Orleans, representada por su gerente Daniel Gallego, y personalidades de la Base Aérea de Cuatro Vientos, miembros del Real Aero Club de España, jefe del SHYCEA, Dirección del aeropuerto de Cuatro Vientos y diversos medios de comunicación. Durante el acto pronunció unas emotivas palabras el general José Sánchez Méndez, historiador, antiguo jefe del SHYCEA y asesor del presidente de EADS CASA.

Problemas mecánicos

El 26 por la mañana se inició la segunda etapa en el aeropuerto de Cuatro Vientos, con buen tiempo, una temperatura de 21 grados y cielo totalmente despejado. El trayecto parecía fácil y las circunstancias meteorológicas favorables

Antes de despegar se detectó un problema con la magneto del avión, que los técnicos de la Fundación Infante de Orleans solucionaron eficazmente, gracias a su alta cualificación técnica y a su desinteresada ayuda. Cuando Mercè se disponía a despegar después de una breve escala técnica en Córdoba, detectó una pérdida de rendimiento en los frenos de la rueda izquierda del tren de aterrizaje.

Sin embargo decidió seguir porque la pista de Sevilla es muy larga y supuso que no tendría dificultades para detener la ligera Bücker.

Una subida alta de la temperatura del aceite inquietó a los tripulantes. La Bü-131 tomó tierra detrás de un avión comercial y ya en pista el motor se paraba repentinamente provocando un viraje brusco hacia la derecha como consecuencia del desequilibrio en los frenos. La pericia de Mercè lo dejó parado en el borde, pero dentro de la pista. La velocidad media en toda la etapa había sido de 150 km/h la duración del vuelo de 3 horas y veinte minutos.

Mercè fue recibida por el general Pedro Bernal, jefe del Mando Aéreo del Estrecho y 2ª Región Aérea, acompañado del general Juan Garay, jefe del SHYCEA, autoridades del aeropuerto, el presidente del Real Aero Club de Sevilla, prensa diaria, revistas especializadas y televisión.

En las instalaciones de EADS CASA en el aeropuerto de San Pablo se efectuó una revisión bastante completa del avión, dejando resueltos todos los fallos.

Tercera etapa hacia Levante

A las 8:30 am del día 29 de septiembre el despegue en el aeropuerto de Sevilla es rutinario y se inició el vuelo de Sevilla a Murcia. En la primera parte de la etapa, entre Sevilla y Granada, la Bücker empleó 1 hora y 25 minutos de vuelo con nubes bajas y temperatura fresca. Nuevamente con rumbo a San Javier, en la zona montañosa de Granada ha volado "casi pegado" a la carretera para pasar entre los picos de esta cordillera. La velocidad de crucero ha sido de 150 km/h.

Llegando a Murcia, dos avionetas Tamiz y un helicóptero Superpuma de la Academia General del Aire se unieron a Mercè y su Bücker, continuando el vuelo en formación. Con esta escolta aterrizan en la Academia, rodando juntos por la pista.

Al día siguiente once aviones, entre los que destacaba la Bücker de Mercè Martí pintada de azul, junto con siete C-101, dos Tamiz y un Superpuma, volaron en formación de diamante. Para la Bücker las condiciones fueron adversas debido a los vientos de 30 y 40 nudos, lo que fue más notorio en el momento de tomar tierra. Sin embargo, Mercè demostró una vez más su pericia de buen