

INFORME COMERCIAL

AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR



50 Aniversario de la Fuerza Aérea Portuguesa



- Francia confirma la compra de tres CN-235

Francia confirma la compra de tres CN-235

En diciembre del 2001 EADS CASA firmó un contrato con la Dirección General de Armamento del Ministerio de Defensa de Francia para la adquisición de dos aviones CN-235 con una opción de compra para otros tres.

La ejecución de las opciones de compra de estos tres aviones CN-235 ha sido notificada oficialmente a EADS CASA por las autoridades francesas el pasado 24 de junio del 2002.

Estas cinco unidades elevan a veinte la cifra total de aviones CN-235 en l'Armée de l'Air, ya que se suman a los quince aviones que ya poseía la "Force Aérienne de Projection", adquiridos en anteriores contratos en los años 1990 y 1996 para su Escuadrón de Transporte 1/62 "Vercors", que tiene su base en Creil. Estos CN-235 vienen operando tanto en territorio continental como en ultramar.

De estos aviones recientemente adquiridos dos se entregarán a finales del 2002 y el primero de los tres restantes hacia mediados del 2003.

Los nuevos CN-235 van a estar destinados en la Base de Creil y en un nuevo escuadrón que tendrá su sede en la Base Aérea de Mont-Marsan (en el sudoeste de Francia). Asimismo se desplazarán dos de estos aviones a la Base de Franczal, en Toulouse, para ser utilizados en el Centro de Formación de Pilotos.

Francisco Fernández Sáinz, presidente de EADS CASA y máximo responsable de la División de Aviones de Transporte Militar de EADS ha declarado: "La satisfacción del cliente es nuestro principal objetivo y es la confianza depositada en EADS CASA la que nos ha convertido en los líderes mundiales de aviones de transporte militar del segmento medio y ligero."

El CN-235 es un avión de transporte táctico, biturbohélice, de cabina presurizada, capaz de operar desde pistas cortas y sin pavimentar. Ha logrado una excelente reputación tanto por su versatilidad de operación y su fiabilidad en

todo tipo de condiciones, como por sus bajos costes.

L'Armée de l'Air ha comprobado dicha versatilidad en las múltiples operaciones que ha efectuado con los CN-235, tanto en los diferentes escenarios europeos en los que ha volado, como en África o en el Pacífico, además del elevado índice de disponibilidad en cualquiera de las diferentes condiciones operativas y climatológicas de esos escenarios.

Las misiones que realizan son principalmente de transporte, personal y carga, aunque los CN-235 pueden configurarse para otros cometidos si la operación lo requiere. L'Armée de l'Air es, con otros operadores como la ROKAF y el Ejército del Aire, una de las fuerzas que mejor aprovecha el potencial de estos aviones, clave en las misiones de transporte medio. Prueba de ello es la repetida decisión de l'Armée de l'Air de ampliar su flota de aviones CN-235.



● Francia confirma la compra de tres CN-235

● 50 Aniversario de la Fuerza Aérea Portuguesa

● Entrega de un C-295 al Ejército del Aire

● Certificación de Calidad para EADS CASA

● Dos años de operación del CN-235 en Austria

● X Salón de la Industria de Defensa en Polonia

RESUMARIO

INFORME COMERCIAL

Han colaborado en este número: Clarisa Barbero, Nuno Esteves da Silva (Revista "Mais Alto"), Isidoro J. Martín, Antonio González Cordero, Isabel Ocaña, Beatriz Santa Teresa, Capitán Nuno Santos Loureiro (Fuerza Aérea Portuguesa), Fuerza Aérea de Austria, Fuerza Aérea Portuguesa (1SAR CATROGA)
Redacción: José Antonio Barragán. Diseño y producción: Enrique Pérez.
Fotomecánica: Lufercomp S.L. Preimpresión. Imprime: Julio Soto Impresor S.A.

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





50 Aniversario de la Fuerza Aérea Portuguesa

En el 50 Aniversario de la Fuerza Aérea de Portugal (FAP), EADS CASA ha querido sumarse a esta celebración del que ha sido el primer operador de los aviones C-212. Durante estos años de relación, la FAP nos ha mostrado su profundo conocimiento de las aeronaves, su gran profesionalidad y excelente preparación.

Lisboa - Parque de las Naciones, 3 - 7 julio

DESDE esta edición queremos relatar cómo vivimos este 50 Aniversario. EADS CASA estuvo allí, en el Pabellón 4 del Parque de las Naciones en Lisboa, participando con un stand en el que se exhibían maquetas del Eurofighter, del entrenador MAKO, del A400M y de la familia de aviones de transporte militar C-212, CN-235, junto con la apuesta para la renovación de la flota aérea de transporte de Portugal: el C-295.

En la inauguración estuvieron presentes importantes personalidades: El ministro de Defensa, Paulo Portas y el jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, general Vaz Afonso. También estuvieron el teniente general Ossorio, vicejefe de Estado Mayor y el mayor general Araujo, jefe de la Fuerza Aérea. Todos ellos visitaron el stand de EADS CASA y se interesaron por nuestros productos.

A lo largo de los días de la exposición acudieron personas estrechamente vinculadas a la Fuerza Aérea de Portugal y a Defensa: Pudimos saludar, entre otros, al coronel Pedro Pallares, ingeniero aeronáutico de la DMA y al general Pascual de la empresa OGMA y jefe del Programa A400M.

Como compañía aeronáutica, EADS CASA participa en multitud de exposiciones y eventos. La mayoría son para profesionales del sector o para el público especializado, pero si hubiera que definir el ambiente en esta

exposición sería, definitivamente, familiar y festivo. Un horario adecuado, casi nocturno para evitar el calor de julio en Lisboa, junto con el entusiasmo de los expositores de la FAP hizo que niños y grandes disfrutaran esa bien merecida fiesta de aniversario.

La exposición tenía la forma de un aeropuerto, con una pista central que era el pasillo y en los laterales se encontraban algunos de los aviones operados por los escuadrones de la FAP. Al lado de estos los stands agrupados por temas, englobando tanto a las industrias como a los efectivos de la Fuerza Aérea y sus misiones.

Simulando pistas de rodadura en los laterales del pabellón estaban algunos aviones retirados del servicio, pero dignos de ser expuestos por su vinculación histórica con la Fuerza Aérea. En los paneles podían verse una amplia colección de fotos de todas las épocas. Muchos miraban con nostalgia ese joven piloto que creció con aquel avión, y muchos también descubrían con alegría fotos de padres, antiguos amigos... No hay que olvidar que el origen de la actual Fuerza Aérea data de 1915.

El stand de EADS CASA era continuamente visitado. Una gran pantalla mostraba los vídeos de nuestros aviones en diferentes misiones, del A400M y de la operación del sistema de misión, FITS.

El FITS, probado y real, es a día de hoy el sistema de misión integrado más avanzado del mundo. Puede ser instalado en cualquier plataforma aérea, desde helicópteros hasta aviones P-3. El tipo de misión (patrulla marítima, guerra antisubmarina...) determina el número de consolas, y su flexi-

bilidad le permite la integración de prácticamente todos los sensores existentes en el mercado.

Es por ello que EADS CASA no duda en ofrecer el FITS como la solución más avanzada y fiable para la modernización de los P-3 de la FAP.

Festival Aéreo. Beja, 7 de julio

Un Festival Aéreo en la Base Aérea de Beja cerraba el evento el 7 de julio. Más de 40 aeronaves de 14 países en exposición estática, patrullas acrobáticas, patrullas de paracaidistas y vuelos de demostración entusiasmaron al público asistente. El nivel de la exhibición fue muy alto; lo que era de esperar dada la categoría de las patrullas participantes. En particular, y sin menoscabo del resto de las espléndidas actuaciones, destacamos el espectacular ejercicio realizado por dos Alpha-Jet de la FAP, del Escuadrón 103 de Beja: toda una demostración de riesgo y buen hacer que hizo vibrar a los presentes. ▶▶



50 AÑOS

Hasta aquí hemos hablado del presente. pero el motivo de la celebración era cumplir 50 años de historia. Y merece la pena conocerla.

► También es obligado citar los impresionantes “loopings” y pases a baja cota realizados tanto por el F-18 suizo como por el Harrier de la RAF.

Las tripulaciones de los C-130H Hércules de Portugal demostraron que los premios conseguidos en ejercicios Internacionales (los famosos “Volant Rodeo” en Estados Unidos, en la actualidad “Air Mobility Rodeo”) son sobradamente merecidos. Demostraron el dominio en misiones de LAPES (suelta de cargas a baja altura), una de las más peligrosas a pesar de su aparente sencillez. En pocas palabras (y en la realidad en pocos minutos al tratarse de una operación táctica de penetración en campo hostil) consiste en un descenso del avión hasta casi rozar el suelo, rampa abierta, ligera inclinación para ayudar al desplazamiento de la carga, suelta de la misma con ayuda del paracaídas de extracción y finalmente subida del avión al aire.

Los expertos saben que hay unos segundos críticos en los cuales el avión reduce su peso en miles de kilos (suelta de la carga). Esto provoca bruscas variaciones en el centrado y en la velocidad y todo ello a centímetros del suelo, donde el margen de maniobra es prácticamente inexistente. Un fallo puede en ocasiones conducir a la catástrofe.

Estas misiones no son posibles de realizar por cualquiera, se requieren tripulaciones con muchas horas de vuelo y experiencia en este tipo de lanzamientos. Las tripulaciones de la Escuadrón 501 demostraron tener todo ello colocando con gran precisión un palet con un vehículo todo-terreno y en un ejercicio posterior tres palets unidos equipados igualmente con todo-terrenos.

Nos llenó de satisfacción ver la actuación de la Escuadrón 502 volando cuatro C-212 en sus dos apariciones: En la primera, cincuenta paracaidistas saltaron desde los C-212 a más de 1.200 pies de altitud. En la segunda, en el cierre de las demostraciones operacionales, los C-212 mostraron la excelente capaci-

dad de operación en pistas cortas, característica de todos los aviones de transporte militar de EADS CASA, quedando de manifiesto en la perfecta coordinación de la operación de aterrizaje de asalto: los cuatro aviones en secuencia aterrizaron, embarcaron los paracaidistas y despegaron de nuevo en la pista restante sin necesidad de ninguna maniobra de posicionamiento para el despegue.

Fuertes son los lazos que mantienen la Fuerza Aérea portuguesa y el Ejército del Aire español: participación en ejercicios conjuntos, en ejercicios combinados (Red Eye, Jupiter) intercambio de escuadrones de vuelo, cursos y academias del aire, misiones cross-country, acuerdos de sobrevuelo y aterrizaje... en todo siempre presente un espíritu de cooperación y amistad.

Por ello el Ejército del Aire español homenajeó a sus compañeros portugueses con una serie de arriesgados y emocionantes ejercicios de la Patrulla Aguila y sus aviones C-101. Siete instructores de la Academia General del Aire española tuvieron en vilo al público con sus cerradas formaciones, aperturas, maniobras cruzadas e impecable aterrizaje en formación.



También la PAPEA (Patrulla Acrobática de Paracaidistas española) deleitó a todos con sus arriesgados saltos y acrobacias en el aire saltando desde un CN-235.

En conjunto, y como decíamos al principio, una exhibición aérea de alto nivel.

EN la Aeronáutica Militar portuguesa hay dos fases: la creación del Servicio de Aeronáutica Militar (1914-1924) y la del Arma de la Aeronáutica (1924-1950). El origen: 11 oficiales, provenientes del Ejército y de la Armada, que fueron enviados en 1915 a Europa para realizar cursos de piloto y prestar servicio en la aviación. Así, con ellos como instructores, se formó la Escuela de Vila Nova da Rainha. En 1916 se crea el Servicio de Aviación de la Armada con los primeros hidroaviones y al finalizar la Primera Guerra Mundial se reorganiza el Servicio de Aeronáutica Militar y la escuela de Vila Nova se traslada a la que hoy es la Base Aérea nº1, cercana a Sintra.

Esto da origen al nacimiento de la industria aeronáutica portuguesa: la actual OGMA data de 1918, cuando en el parque Militar Aeronáutico de Alverca la Aeronáutica Militar fabricaba motores y aviones: Avro, Caudron G III, MS 233 o el Tiger Month.

La Primera Guerra Mundial prueba que la aviación es un eficiente instrumento de guerra, por lo que en 1924 se crea un Mando Superior dentro del Arma del Ejército.

El enorme potencial de este nuevo medio de transporte impulsó a un mayor acercamiento a Brasil y a las colonias: En 1920 se realizó el primer vuelo a Madeira, seguido por el famoso Lisboa-Río en 1922. En 1924 se llegó a Macao. Para hacernos una idea del entusiasmo que la aviación suscitó, es de resaltar que en cinco años Portugal recibió cuatro veces el trofeo Clifford Harmon, que premia las hazañas aeronáuticas de ámbito mundial.

En 1937 la Aeronáutica militar se reorganiza de nuevo, construyéndose un campo base en Lisboa y tres nuevas bases: Sintra, Ota y Tancos. Ha crecido: cuatro escuadrillas de bombarderos, tres de caza, una de reconocimiento, cinco de observación y una de instrucción. La Marina aumenta su inventario con nuevos bombarderos y aviones de lucha antisubmarina.

Llega la Segunda Guerra Mundial, y Gran Bretaña primero y EEUU después piden apoyo a Portugal para desembarcar tropas en las Azores. Como contrapartida a esta ayuda, Portugal recibe aviones de lo más avanzados: nuevos bombarderos y aviones de guerra antisubmarina. Portugal se convierte en miembro fundador de la OTAN en 1949. Este hecho refuerza la idea de centralizar en un único organismo todo el potencial aéreo, con objeto de economizar costes y flexibilizar los recursos.

“...Sobre a terra e sobre o mar...”



La Fuerza Aérea Portuguesa fue el primer operador de aviones C-212. Las primeras unidades de serie –números 013 y 014 de producción– llegaron a la base portuguesa de Tancos el 5 y el 10 de octubre de 1974 respectivamente.

Este proyecto se materializa el 1 de julio de 1952: La Fuerza Aérea se convierte en ejército con identidad propia dentro de las Fuerzas Armadas. Esto implica tener bajo su mando todos los medios, organismos e infraestructuras aeronáuticas.

Desde esa fecha las unidades operacionales eran: Grupo de Aviación de Caza (Hurricane) en Espinho, la Base Aérea nº 1 de instrucción de Sintra, la Base Aérea nº 2 de transporte (Junkers Ju-52) y cazas (Spitfire y Thunderbolt) de Ota, la Base Aérea nº 3 de reconocimiento (Lysander) y cazas (Hurricane) en Tancos, la Base Aérea nº 4 en Lajes (Azores) integrada por grupo mixto de transporte, reconocimiento, entrenamiento y búsqueda y salvamento (helicóptero UH-19 y aviones B-17 y C-54), y por último, la Base Aérea nº 6 de Montijo, que fue equipada con material de lucha antisubmarina.

Los años 60 fueron decisivos para la Fuerza Aérea como resultado de la recepción de nuevos aviones y del entrenamiento en el seno de la OTAN. Se establecieron los primeros pasos para reforzar los territorios de ultramar (Cabo Verde, Guinea, Angola...) desde el punto de vista de infraestructuras aéreas. Durante estos años comenzaron las hostilidades en estos territorios. El papel de la Fuerza Aérea fue obviamente de apoyo a las fuerzas terrestres y a la población, ya que los combates aéreos eran inexistentes. Pero las armas antiaéreas dañaron gravemente los efectivos de la FAP, teniendo que usar medios obsoletos y poco efectivos.

Después de la revolución de abril de 1974 y ya terminada la batalla en Africa, Portugal renueva su flota aérea con cinco C-130H de transporte, aviones de ataque A-7P, T-38 para instrucción y finalmente los C-212 para la realización de diversas misiones dada su versatilidad. En los años sucesivos cabe mencionar la creación en 1976 de la patrulla acrobática “Alas de Portugal”. En 1987 se reciben seis P-3B Orion para lucha antisubmarina, en 1993 cincuenta “Alpha-Jet” y en 1994 veinte cazas F-16.



El general Vaz Afonso, jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Portuguesa, en el stand de EADS CASA con Pedro Mas, Director Regional para Europa.

El hoy...

Durante la exhibición en el Parque de las Naciones, y compaginando nuestro trabajo en el stand, pudimos visitar los distintos expositores de la FAP y enterarnos en directo del día a día y sus misiones. Agradecemos desde aquí el tiempo que nos dedicaron los distintos escuadrones. Nos gustaría extendernos en describir todas las operaciones y anécdotas que relataron, lo que no es posible, pero sí podemos apuntar las misiones en las que los actuales aviones de EADS CASA están involucrados, y otras en las que esperamos recibir la confianza de la FAP para realizarlas en un futuro próximo.



Las misiones de interés público son actividades de apoyo a la población civil, conservación y preservación del patrimonio nacional. Uno de los tres escuadrones que realizan estas misiones es el Escuadrón 401 “Científicos” que operan desde Sintra los aviones C-212 Series 100 y 300. Realiza reconocimiento aéreo, acciones de apoyo a guerra electrónica y vigilancia marítima. Las operaciones

de este Escuadrón se integran en el SIFICAP, programa de Fiscalización y Control de Actividad Pesquera, así como búsqueda y salvamento y acciones MPA.



Dentro de las Operaciones de Transporte Aéreo está el Escuadrón 502, compuesto por aviones C-212, curiosamente llamado “Elefantes”, también en la Base de Sintra. Entre sus misiones están el transporte aéreo táctico, con lanzamientos de paracaidistas y cargas, la búsqueda y salvamento, el transporte aéreo general y las misiones de guerra electrónica.



Destacado en las Azores está el Escuadrón 711 (Albatros). De nuevo el C-212 demuestra su flexibilidad y versatilidad en operaciones de transporte, evacuación médica, transporte táctico y búsqueda y salvamento. Junto con los helicópteros PUMA, este Escuadrón juega un papel muy importante de apoyo a la población en las Azores.

La patrulla marítima, misiones SAR a gran distancia y lucha antisubmarina son las misiones del Escuadrón 601, “Lobos”, con sus P-3B. Estos aviones sufrirán una profunda modernización con objeto de alargar su vida útil hasta el 2020.

...Y el mañana

Entre los proyectos previstos en la Ley de Programación Militar, y en los cuales EADS CASA aspira estar, podemos citar:

- Desarrollo de la capacidad de transporte táctico, vigilancia aérea y fotografía sustituyendo la flota de aviones C-212 por una más adecuada y moderna. La solución de EADS CASA a este requerimiento es el C-295, un avión que el Ejército del Aire español está operando, que lo volará en breve la Fuerza Aérea de Polonia y que ha sido seleccionado por varios países.

Estos aviones están demostrando ser una solución eficaz y económica como complemento (y a veces sustitución) del C-130, hasta la llegada del A400M.

- Actualización de la capacidad antisubmarina, patrulla y reconocimiento marítimo, modernizando los P-3B. Para ello EADS CASA propone el FITS como sistema de misión, no sólo por ser la solución más moderna y real, sino por la ventaja adicional de poder compartir con el Ejército del Aire español el mismo sistema de misión (FITS) instalado en la misma plataforma (P-3). Esto se traduciría en un ahorro de costes (cursos, logística...), además de mejorar la coordinación en operaciones de apoyo mutuo.

Para terminar, desde aquí desear lo mejor para la Fuerza Aérea de Portugal, y que el espíritu aeronáutico presente en estos 50 años continúe por siempre “...sobre a terra y sobre o mar...”.



Entrega de otra unidad de C-295 al Ejército del Aire

La recepción por parte del Ejército del Aire español del avión C-295 tuvo lugar el pasado 26 de junio en el Centro de Entregas de Aviones de Transporte Militar en Sevilla.

ESTE avión, que operará desde el Ala 35 en la Base Aérea de Getafe, es el cuarto de los nueve C-295 que el Ejército del Aire recibirá de acuerdo con el contrato firmado con EADS CASA a principios de 2000.

Con estos nueve aviones C-295 que estarán totalmente operativos antes de 2004, el Ejército del Aire Español completará de la forma más eficiente su flota de transporte, en una época en la que a la aviación militar de transporte ligero se le demanda casi diariamente el cumplimiento de misiones en diferentes teatros de todo el mundo.

El C-295 es un avión con excelentes características de vuelo a baja cota y un peso máximo

al despegue de 21 toneladas. Sus dos motores son turbohelice Pratt & Whitney Canada PW127G que desarrollan 2.645 cv cada uno y las hélices Hamilton Standard de seis palas.

Para el Ejército del Aire es un salto cualitativo en su sistema de transporte aéreo, superando el avance tecnológico que los CN-235 habían supuesto. En el capítulo de aviónica el sistema integrado Topdeck® de Thales, con presentación de datos en cuatro pantallas, supone una ventaja que supone una gran fiabilidad y economía.

Respecto a otros aparatos del segmento de transporte ligero, los aviones C-295 superan el

volumen de carga, el techo de vuelo y el alcance. Por otro lado ese volumen de carga permite al C-295 sustituir en muchas misiones a los C-130 a un coste muy inferior. El C-295 es el primer avión de transporte del Ejército del Aire que cuenta con el sistema de reabastecimiento en vuelo.

En lo que se refiere a autoprotección el C-295 dispone de un RWR (Radar Warning Receiver) y un dispendador de chaff y bengalas. El avión también dispone de un sistema de blindaje contra el fuego directo de armas ligeras.

DE ACUERDO A LA NORMA EN-9100

Primera certificación de calidad en el sector aeroespacial europeo para EADS CASA

CONTINUANDO con su compromiso con la calidad y su trayectoria histórica de búsqueda de la excelencia empresarial, EADS CASA ha sido pionera en Europa en la obtención del Certificado de su Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo a la Norma Internacional EN 9100 bajo el esquema Aeroespacial "Other Party".

AENOR (Asociación Española de Normalización), que ha certificado a EADS CASA, ha sido la primera entidad de certificación en la Europa continental que ha conseguido la acreditación para poder emitir certificados bajo este esquema. Esta acreditación ha sido concedida por ENAC (Entidad Nacional de Acreditación).

La Norma EN 9100, basada en la Norma Internacional ISO 9001:2000 es más estricta que ésta, disponiendo de exigencias particulares complementarias aplicables al Sector Aeroespacial derivadas de otros documentos propios del sector: normas JAR, FAR, AQAP, etc.

El esquema de "Other Party" está promovido a escala mundial por IAQG (International Aerospace Quality Group), en el ámbito europeo por AECMA (European Association of Aerospace Industries) y a nivel nacional por ATECMA (Asociación Española de Constructores de Material Aeroespacial).

La certificación bajo este esquema, que se basa fundamentalmente en la armonización y control de los procesos de acreditación y de certi-

ficación con unos procedimientos mundialmente aceptados, proporciona, aparte de la oportunidad de identificación de áreas de mejora

durante el proceso de certificación, la aceptación de dicha certificación de EADS CASA a escala internacional.



DOS AÑOS DE OPERACIÓN EN AUSTRIA

Misión cumplida

Un CN-235 Serie 300 propiedad de EADS CASA ha operado satisfactoriamente durante dos años en la Fuerza Aérea austríaca. En este período de tiempo el operador ha destacado la disponibilidad, equipamiento, fiabilidad y fácil manejo del avión. El avión ha llevado a cabo, entre otras, misiones de transporte de personal y suministros al ejército austríaco y ayuda humanitaria en territorio extranjero.



El CN-235, con escarapela de la Fuerza Aérea y matrícula austríaca, finalizó sus dos años de operación con más de un 97% de disponibilidad y un ahorro notable frente a otros aviones de transporte.

CON objeto de prestar apoyo a las Fuerzas Armadas austríacas desplazadas en misión de paz en Kosovo, el Ministerio de Defensa austríaco contrató con EADS CASA el leasing durante dos años de un avión CN-235. El avión estuvo asignado en Austria en el 4º Escuadrón Fir 1 en la base aérea de Langenlebarn (al oeste de Viena). Su actuación contribuyó a asegurar el aprovisionamiento de las tropas austríacas en el extranjero (KFOR), realizando además vuelos a Damasco y Chipre para el contingente austríaco de Naciones Unidas. También llevó a cabo misiones en ejercicios de interceptación en vuelos de entrenamiento y como apoyo en tierra para los aviones de combate de la Fuerza Aérea, SAAB35 Draken, en festivales aéreos.

Desde el comienzo de la operación, se impartieron simultáneamente a los técnicos y pilotos de la Fuerza Aérea austríaca los cursos necesarios para que, en el menor tiempo posible, el servicio en vuelo y mantenimiento del avión

fueran llevados a cabo exclusivamente por la Fuerza Aérea. El programa de entrenamiento se llevó a cabo en el centro de Instrucción de la factoría de EADS CASA de San Pablo, Sevilla, que con un sistema de formación por ordenador con tecnología multimedia y con dos simuladores del CN-235. Durante los cursos, el personal austríaco coincidió en Sevilla con miembros del

Ejército del Aire español, también en periodo de formación.

De esta manera, durante los primeros meses de alquiler, la tripulación del avión y el personal técnico se constituyeron por miembros de la Fuerza Aérea junto con una tripulación española de EADS CASA. A principios de 2001, regresó a Langenlebarn el personal austríaco forma-▶▶



X Salón Internacional de la Industria de Defensa en Polonia

Durante la primera semana de septiembre Polonia ha agrupado en dos eventos, el Salón Internacional de la Industria de Defensa MSPO y la exhibición aérea internacional de Radom, las últimas propuestas y soluciones del mercado aeronáutico.



La actuación del CN-235 contribuyó a asegurar el aprovisionamiento y traslado de las tropas austríacas.

► do en Sevilla; dando comienzo así al Dry leasing, periodo en el que la tripulación, el personal técnico y de mantenimiento del bimotor estuvieron exclusivamente constituidos por miembros de la Fuerza Aérea. Con esta fórmula se redujeron significativamente los gastos de la operación ampliando al mismo tiempo el know-how de su personal.

La misión más repetida efectuada por el CN-235, con una media de tres vuelos a la semana, fue Langenlebarb-Prístina-Langenlebarb con un tiempo de vuelo aproximado de tres horas. También operó en Inglaterra, Suiza, Rumania, Armenia, Francia, Italia, etc.

Óptimos resultados

Con más de 2.100 horas de vuelo -de ellas 700 llevadas a cabo por la tripulación española de EADS CASA-, el CN-235-300 completó cerca de 900 aterrizajes. El Ejército Federal ha destacado el importante rendimiento del avión con más de un 97% de disponibilidad; rendimiento que los CN-235 ya han demostrado y superado en otras fuerzas aéreas como la francesa o la coreana.

La Fuerza Aérea austríaca ha calificado al CN-235 como el avión de transporte medio más adecuado para el transporte de personal y carga, por su capacidad de 6 toneladas y su radio de operación a plena carga de 700 mn. Destacaron también la excelente relación peso-rendimiento del aparato, su elevada fiabilidad, la exactitud de sus mandos de dirección, el reducido consumo de combustible y la clara disposición del cockpit, que permite asimilar las informaciones con facilidad y rapidez. Asimismo subrayaron el comportamiento extremadamente benévolo del avión y la suavidad de los aterrizajes (gracias a la buena suspensión del tren y a la doble rueda del morro) que permite tomar tierra en pistas de hierba y poco preparadas.

El avión alquilado al fabricante español relevó al Lockheed C-130 Hercules, propiedad de la empresa surafricana de transporte aéreo Safair, que la Fuerza Aérea austríaca contrató en mayo de 1999. En la realización de sus casi 400 misiones el CN-235 supuso para la Fuerza Aérea austríaca un ahorro del 50% frente al coste de la operación con el avión anterior.

La décima edición del salón internacional MSPO (Miedzynarodowy Salon Przemyslu Obronnego) tuvo lugar del 2 al 6 de septiembre en la localidad de Kielce, donde se reunieron las grandes industrias internacionales mostrando sus últimas innovaciones y productos. Debido a su presencia en Polonia esta muestra es un punto de interés para EADS, ya que desde el 2001 EADS CASA cuenta con una importante participación en PZL Warsaw Okecie (ahora EADS PZL) dando lugar así a la primera privatización en el sector de la defensa en este país.

La compañía europea EADS contribuyó en esta feria con un stand en el que se mostraban las soluciones para el transporte militar medio y ligero de la División de Aviones de Transporte Militar y los aviones ligeros y de entrenamiento de EADS PZL. Aviones de Transporte Militar exhibía las maquetas de sus productos, el C-295, CN-235, C-212 y el futuro avión de transporte militar europeo A400M.

Por su parte EADS PZL expuso maquetas de tres de sus productos, los aviones de entrenamiento PZL-112 Junior y PZL-130 TC-II Orlik y el avión con capacidades STOL PZL-104M Wilga 2000. Este último es un avión de cuatro plazas, última versión del Wilga que cuenta con 34 años de fabricación. El PZL-112 Junior es un monomotor biplaza de ala baja para entrenamiento básico. El PZL-130 Orlik es un entrenador militar, monoplano de ala baja turbopropulsado.

Interés por el C-295 en la Exhibición Aérea de Radom

Seguidamente, los días 7 y 8 de septiembre se celebró, a unos 80 kilómetros de Kielce, la Exhibición Aérea Internacional de Radom en la Base de la Fuerza Aérea polaca del mismo nombre, con unas jornadas de puertas abiertas en las que parti-

cipó un C-295 en exposición estática el primer día y tomando parte activa en la exhibición aérea de la clausura; este avión pertenece al Ejército del Aire español y participó en colaboración con la División de Aviones de Transporte Militar de EADS.

La actuación en vuelo despertó la curiosidad de los espectadores ya que los C-295 formarán parte de la Fuerza Aérea polaca a partir del próximo año. En agosto de 2001 tuvo lugar la firma del contrato entre EADS CASA y Polonia para la compra de ocho C-295. Estos aviones ya están en la línea de producción y las primeras entregas comenzarán a mediados del 2003 y concluirán en el 2005. Según está planeado el mantenimiento y revisión de los aparatos se llevarán a cabo en las instalaciones de EADS PZL.

Tanto en Kielce como en Radom EADS agradeció la presencia, entre otros miembros del Gobierno así como de las Fuerzas Aéreas y de Defensa, del primer ministro Leszek Miller, el ministro de Defensa Nacional Jerzy Szmajdzinski y el jefe de la Fuerza Aérea general Ryszard Olszewski.

PZL Warsaw Okecie es una empresa fundada en 1928 que cuenta ya con 75 años de experiencia en aviones ligeros. Dejó de ser estatal cuando en el 2001 EADS CASA adquirió una participación del 51%, porcentaje que aumentará hasta el 85% en el 2003, cuando el 15% restante quedará en manos de sus más de 800 empleados.

Actualmente EADS PZL está discutiendo con la Fuerza Aérea polaca la modernización del entrenador militar PZL-130 TC-1 Orlik, que incluiría un nuevo motor. La reorganización de PZL progresa y la implantación de los estándares de EADS está en curso. La intención de EADS es que PZL se transforme en un centro de excelencia para aeroestructuras y asuma una posición de liderazgo en la industria aeronáutica polaca.



A la derecha el primer ministro de Polonia, Leszek Miller, durante su visita al stand de EADS.

