

Del Breguet XIX al Eurofighter

CASA cumple 75 años

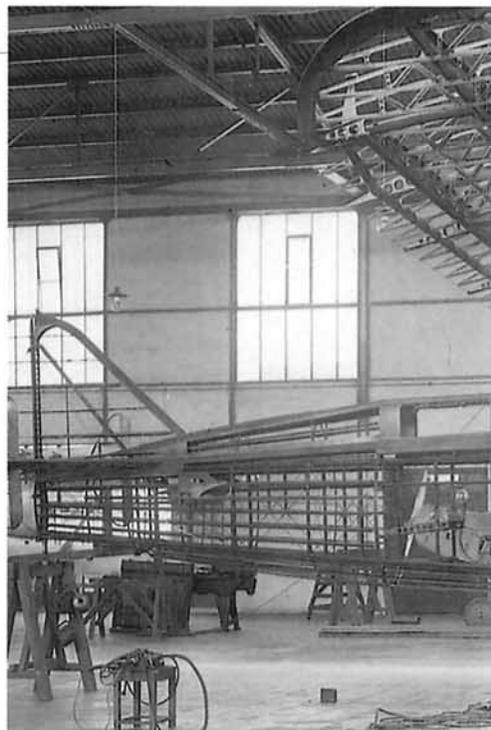
JOSÉ MARIA DE SANMILLAN

Fue en la madrileña calle de Serrano, un 2 de marzo de 1923, en el despacho del notario José Toral y Sagristá. Firmaron la escritura de constitución Francisco Yañez Albert, Ricardo Ruiz Ferri, José M^a Laviña y Beranger y el entonces comandante José Ortiz Echagüe, alma y corazón de la empresa que acababa de nacer bajo el nombre de Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima, con un capital social de 1.500.000 de pesetas. Setenta y cinco años después CASA es la única compañía aeroespacial española que, por sí misma, diseña, fabrica y exporta aviones a todo el mundo.

Reinaba Alfonso XIII y España era gobernada por la dictadura de Primo

de Rivera. Por primera vez en la historia bélica se realizó un desembarco que luego serviría como modelo para estrategias y estudiosos de la guerra, fue en Alhucemas. Marruecos fue definitivamente la forja de la aviación militar española. La aviación seguía irrumpiendo con fuerza en el mundo civil y militar.

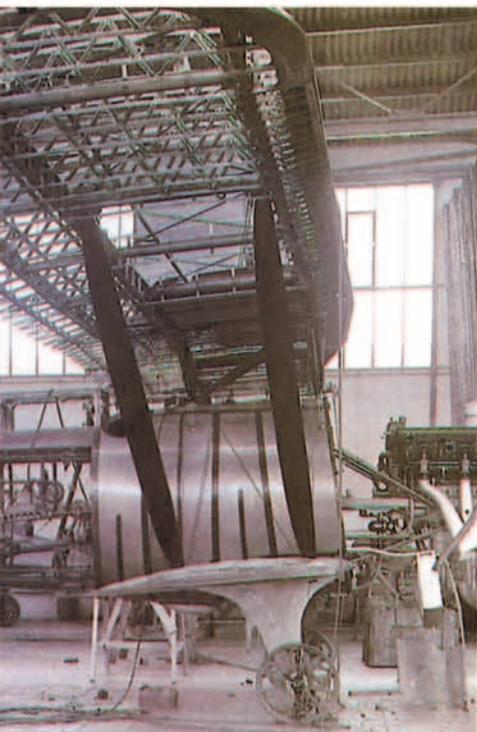
***F**undada en 1923 por José Ortiz Echagüe es de las pocas compañías aeronáuticas que han sobrevivido en los tres cuartos de siglo.*



En la década de los 20 el desarrollo de la Aeronáutica fue imparable, los avances técnicos se sucedían de forma ininterrumpida haciendo que se pasara de los primitivos aviones de tela y madera a los de estructura y revestimiento metálico. El monoplane



Visita a la Factoría de Getafe de Luis Breguet en 1928. Al fondo, el avión Breguet XIX Super Bidón, fabricado por CASA. A la derecha, el Conde de Lugones, primer Presvidente de CASA y Ortiz Echagüe.



El Breguet XIX Super Bidón, fabricado en CASA y utilizado para los grandes e históricos raids de la Aviación Española.

de ala voladiza comenzó a desplazar a los biplanos y los equipos de navegación se fueron perfeccionando; los motores se perfeccionaban continuamente, día a día mejoraba la relación peso-potencia. La competencia entre los fabricantes se hizo muy dura y comenzó la carrera de los vuelos trasatlánticos y transcontinentales. España también participó en los grandes vuelos tras la finalización de la campaña marroquí, y después del éxito del vuelo del Plus Ultra en 1926, comenzaron los vuelos históricos de los Breguet XIX en versiones mejoradas por CASA, como lo fue el modelo Breguet Super Bidón.

CASA había nacido para fabricar los aviones Breguet, que fueron los vencedores de un concurso abierto en 1923 para elegir los modelos de avión de caza, reconocimiento y bombardeo que tenían que equipar a la aviación española.

Los grandes raids de la aviación española se hicieron con aviones fabricados por CASA.

Datos históricos

- **1923, 2 de marzo.** Fundación de CASA por José Luis Ortiz de Echagüe.

- **1926.** El Rey D. Alfonso XIII visitó las instalaciones de la primera factoría situada en Getafe y presenció el vuelo del primer sesquiplano Breguet XIX.

- **1926-1936.** Se entregaron 210 Breguet XIX, 2 Breguet XIX TR, 1 Breguet Super TR y 2 Breguet XXVI.

- **1926.** Nace la factoría de Cádiz donde se comienza la fabricación de hidroaviones Dornier Wal y Dornier Super Wal.

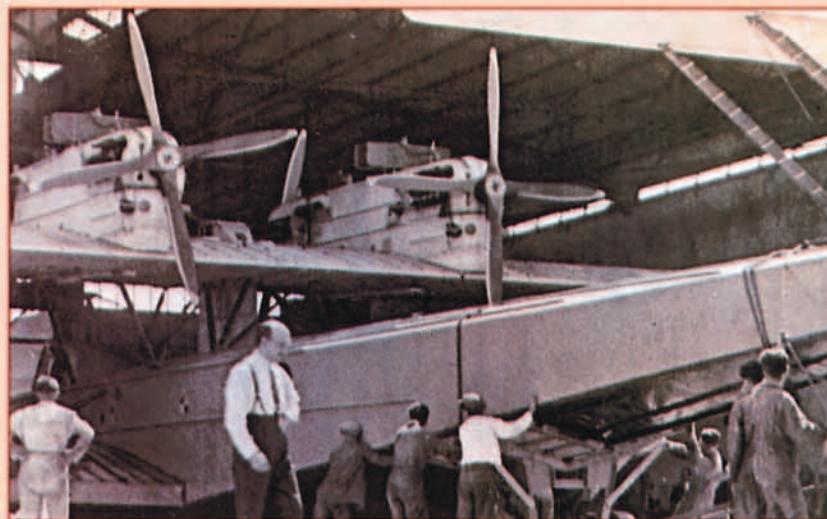
- **1928, 12 de julio.** Botadura del hidro Super Wall llamado Numancia. Su piloto fue Ramón Franco.

- **1929-1933.** Se entregaron los siguientes hidros: 17 para la Aviación Militar, 9 para la Aeronáutica Naval, 2 para líneas aéreas y 1 para vuelos transatlánticos.

- **1929.** Se proyecta el primer prototipo CASA, una avioneta denominada CA-SA-I.



José Ortiz Echagüe, fundador de CASA, a bordo de un avión Morane Saulnier en 1914.



Primera salida del hidroavión Numancia en la Factoría de Cádiz en 1928. José Ortiz Echagüe en primer plano.

- **1930.** Acuerdo con la firma inglesa Vickers para la fabricación de hidroaviones torpederos de los que se entregaron 27 para la Aeronáutica Naval.

- **1935.** Bajo licencia de la firma Martin de Estados Unidos, se contrataron 42 bimotores, bombarderos Martin Bomber 139 WS, para la Aviación Militar.

- **1936-39.** Durante la Guerra Civil se fabricaron en Cataluña 300 biplanos "Chatos" I-15 Polikarpov.

- **1937.** Desde este año, bajo licencia de las firmas Heinkel, Bücker, Gotha y Junker, CASA fabricó en las factorías de Cádiz, Getafe y Tablada 555 avionetas C-1131, 200 bimotores C-2111, 170 trimotores C-352 y 25 aviones escuela C-1145.



José Ortíz Echagüe con la tripulación del Jesús del Gran Poder, en 1928.

España se adjudicó un récord de distancia con un Breguet-XIX TR, bautizado como "Jesús del Gran Poder", de CASA; logrando unir, por primera vez sin escalas, España con América. Este hito tecnológico junto a los desafíos realizados por el hidroavión metálico "Dornier Wal", dieron un reconocimiento internacional a la Aeronáutica española. Era la época de los grandes raids, Plus Ultra, escuadrilla Elcano, Patrulla Atlántida, Cuatro Vientos, etc.

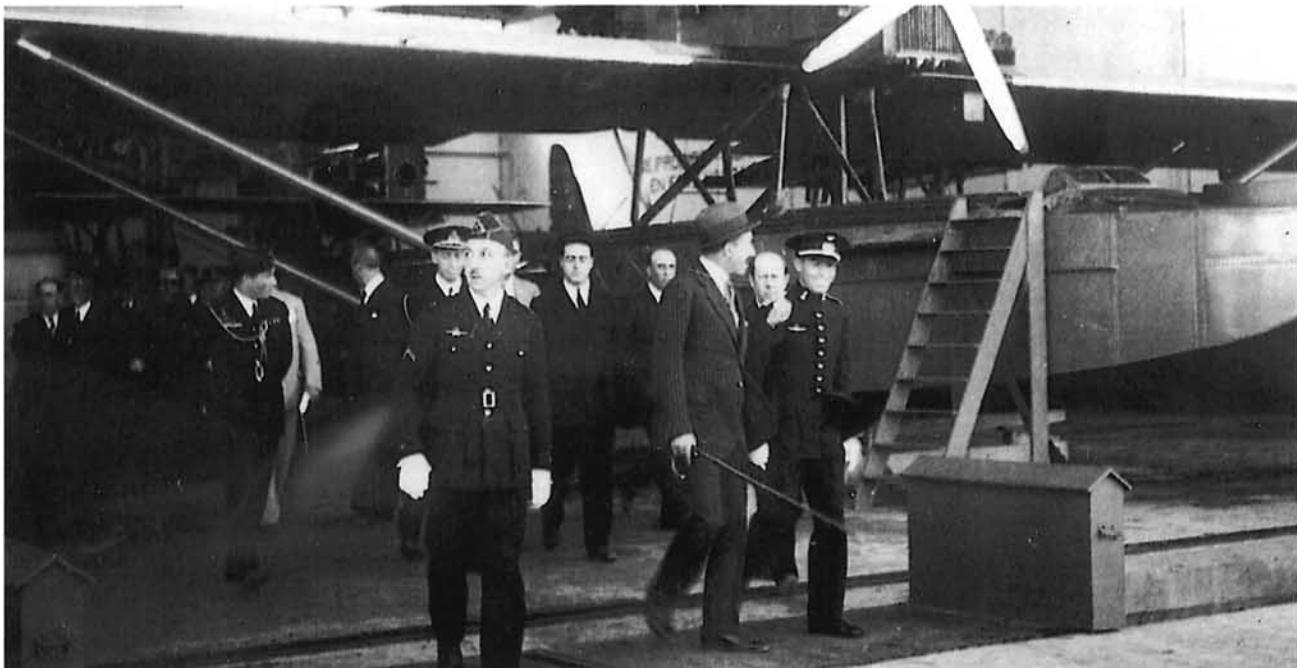
1929, EL PRIMER PRODUCTO CASA

En 1926, el Rey Alfonso XIII visitó las instalaciones de la primera factoría de CASA situada en Getafe y presenció el vuelo del primer Breguet XIX. A la licencia de fabricación de los Breguet XIX había que añadir la licencia de las aleaciones ligeras para piezas fundidas, casi al mismo tiempo que esta modalidad era desarrollada en el mundo.

CASA empezaba a entregar Breguet XIX en 1927. En 1928 produjo dos Breguet 26, uno de ellos en versión comercial y otro en versión ambulancia. Para la fabricación de hidros nació la factoría de Cádiz en la que se construyó un ejemplar único del Dornier Super-Wal Numancia, de cuatro motores, para el proyecto de un vuelo alrededor del mundo y una serie de bimotores similares al Plus Ultra. La actividad de CASA se completó con la fabricación de una avioneta para el vuelo en cuatro etapas a Canarias.

CASA en su afán de superación tecnológica decide fabricar, en 1928, y después de la experiencia de los Dornier Wal y Breguet 26, un prototipo de avioneta, denominada CASA-1, de diseño propio que realizó su primer vuelo en 1929. Este mismo año CASA firmó un acuerdo con la firma inglesa Vicker para la fabricación de hidroaviones torpederos.

De los grandes diseños metálicos a la más avanzada tecnología en materiales compuestos.



El Rey Alfonso XIII visita la Factoría de Cádiz en 1930. Le acompaña José Ortíz Echagüe.

La fabricación de los F-5 significó un cambio de cultura industrial.

Los años 30 no fueron prósperos para el mundo. La depresión económica sorprendió a CASA (1931-1936) pero conviene destacar, en paralelo con los programas de fabricación de las avionetas, el empeño de desarrollar su capacidad tecnológica. Como consecuencia de la evolución de la tecnología aeronáutica, se iniciaron trabajos de fundición de aleaciones de magnesio (licencia alemana Elecktron en 1932) y de fabricación de hélices Schwarz (licencia en 1935). CASA, que en 1931 había cumplido el pedido de la tercera serie de Breguet XIX y de los Dornier Wal, decidió fabricar algunas avionetas. En 1932, la Aviación Militar pidió una cuarta y última serie de 20 Breguet XIX, entre los que estaba el inolvidable Cuatro Vientos perteneciente a la versión Super TR conocida también como SuperBidón.

LA GUERRA CIVIL: REUS Y CADIZ

Cuando empezó la guerra, CASA tenía contratados dos de los programas más importantes de renovación hasta entonces emprendidos: 42 bimotores Martin Bomber y 10 biplazas Hawker Osprey. El conflicto impidió que ambos programas se realizaran.

Los centros de fabricación de CASA quedaron divididos en los dos bandos beligerantes. En la zona sublevada solo quedó la fábrica de Cádiz de CASA que puso en vuelo inicialmente tres o cuatro Dornier Wal que estaban allí en revisión y se dedicó también al cambio de los motores Lorraine por Issotta-Fraschini.

El avance hacia Madrid desde el Sur de los sublevados obligó al gobierno republicano a desmontar la factoría de CASA en Getafe, que fue trasladada en el otoño del 36 a Reus.

Junto a las nuevas prioridades bélicas que el conflicto generó, la industria aeronáutica se orientó con rapidez en beneficio de modelos milita-

- **1940.** Se pone en marcha la Factoría de Sevilla, comenzando la fabricación de una serie de 200 aviones Heinkel 111, bajo licencia alemana.

- **1943.** El INI (Instituto Nacional de Industria) participaba en el capital de CASA con un 33% de las acciones, que iría ampliando gradualmente hasta alcanzar en 1989 el 88%.



Años 40, fabricación del trimotor Junkers-52 en Getafe.

- **1945.** Se crea la Factoría de Madrid dedicada en un primer momento a mecanizado y desde 1952 a fundición.

- **1946.** CASA reanuda su actividad de diseño de aviones propios creando su oficina de Proyectos, donde se inician los trabajos para la creación de tres prototipos de aviones de transporte: C-201 Alcotán, C-202 Alcón y C-207 Azor.

- **1951.** El Ministerio del Aire contrata el C-207 Azor.

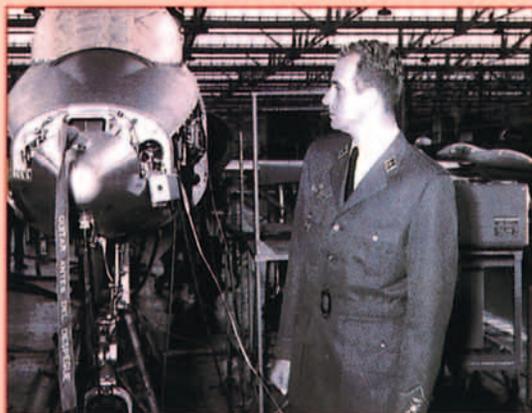
- **1953.** Se inicia la fabricación del Dornier Do-25. Se llegaron a fabricar 52 unidades de la avioneta C-127 (Do-127) basada en la anterior, para el Ministerio del Aire.

- **1954.** Se inició el mantenimiento de los bimotores C-47 de la USAF en Europa y en 1955 se firmó un contrato para la revisión IRAN y puesta a cero de los reactores F-86 Sabre.

- **1955, 29 de septiembre.** Primer vuelo del C-207 Azor.

- **1957.** CASA se adjudicó el mantenimiento de los F-100 de la USAF destacados en Europa. También se revisaron los T-33 del Ejército del Aire en el Aeropuerto de San Pablo de Sevilla.

- **1965.** CASA ya participaba en proyectos aeroespaciales con la empresa francesa Sud Aviation.



El entonces Príncipe Juan Carlos visita la Factoría de Getafe.

En la foto ante un F-5.

- **1970.** CASA e IPTN de Indonesia deciden desarrollar un avión ligero de transporte, el CN-235.

- **Mediados de los 60,** CASA acomete la fabricación, bajo licencia de la empresa Northrop, de los birreactores supersónicos F-5, de los que se fabricaron 36 aviones monoplaza F-5A y 34 aviones biplaza F-5B. Nace la División de Espacio.

- **1968, 21 de agosto.** El Ministerio del Aire acepta el proyecto del C-212 que había sido presentado oficialmente en 1964.

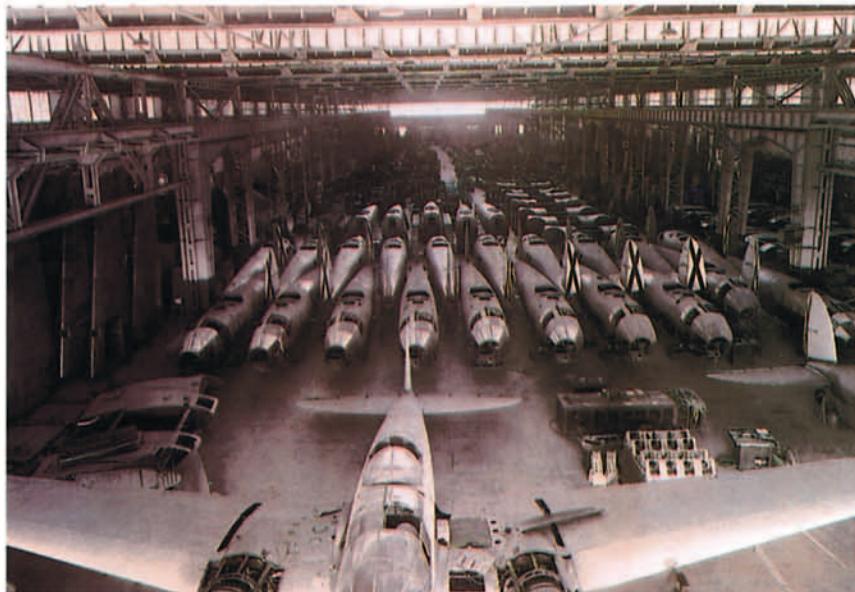
res. La capacidad productiva de CASA era la mayor de la industria aeronáutica española.

Durante el tiempo que duró la contienda se fabricaron en Cataluña 300 biplanos "Chatos" Y-15 Polikarpov. CASA fabricó en las factorías de Cádiz, Getafe y Tablada 555 avionetas C-1131, 200 bimotores C-2111, 170 trimotores C-352 y 25 aviones escuela C-1145.

AÑOS 40. NACE LA OFICINA DE PROYECTOS

En la inmediata posguerra había una amplia variedad de modelos de los dos bandos. Se siguieron recepcionando aviones importados de acuerdo con pedidos anteriores o fabricados en España para dar fin a las series en proceso de selección.

A principio de los años 40, se pone en práctica la nueva estrategia de crear industrias aeronáuticas mixtas, con participación minoritaria, pero importante, del estado. En esos años autárquicos, década de los cuarenta y primeros de los cincuenta, la industria giraba en torno a cuatro empresas: CASA, AISA, Hispano Aviación y Empresa Española de motores (ENMASA). El desarrollo tecnológico anduvo por derroteros convencionales debido, entre otros motivos, a los problemas económicos y de aislamiento por los que atravesó España.



Años 40, Factoría de Sevilla (Tablada), fabricación de los famosos Heinkel 111.

Esto llevó a las tres primeras empresas hacia la especialización: CASA en aviones de transporte, AISA en entrenadores básicos e Hispano-Aviación en aviones de combate.

La fabricación de los Ju 52 estaba en marcha en la factoría de Getafe y el primero de la serie voló en junio de 1944. Para la producción de los He-111H CASA puso en marcha una nueva factoría en Sevilla (Tablada) y la de Cádiz se especializó en la fabricación de las avionetas Jungmann, que seguirían entregándose hasta el final de los años 50.

Desde 1943, CASA amplió su capital sucesivas veces, en junio del 43 entró el INI con un 33% de las acciones que iría ampliando gradualmente en 1951 y 1954, lo que permitió que se terminaran algunos proyectos y se dotara de mejor utillaje a las factorías de Getafe y Cádiz, así como crear la factoría de Madrid (1945) que se dedicó en un primer momento a mecanizado para ser fundición desde 1952.

Contemplando la necesidad de tener productos propios, para no estar tan sujeta a la dependencia exterior,

Getafe, años 40, línea de aviones Junkers-52 fabricados por CASA.



en 1946 CASA reanudó su actividad de diseño de aviones propios creando su oficina de proyectos, donde se iniciaron los trabajos para la creación de tres prototipos de aviones de transporte: el Alcotán, Halcón y Azor.

En 1954, voló el primer avión de reacción proyectado y fabricado en España. Este avión sería conocido como el HA-200 Saeta de Hispano Aviación. Estaba concebido como avión de escuela básica y avanzada. El Ministerio del Aire contrató una preserie de diez HA-200 y una serie de treinta HA-200 A. (Todavía CASA no había absorbido a la Hispano).

En 1955, CASA firmó un contrato de mantenimiento de los bimotores C-47 de la USAF en Europa, y otro para la revisión IRAN y puesta a cero horas del segundo lote de reactores F-86 Sabre para entregar al Ejército del Aire español. Así mismo, aprovechando las circunstancias de que Ortiz Echagüe era a la vez consejero delegado de la empresa y presidente de SEAT, CASA extendió sus actividades al sector del automóvil.

Dos años después, CASA se adjudicó un contrato en un reñido concurso, convocado por la USAF, para el mantenimiento de sus F-100 destacados en Europa. Por otra parte, la factoría de Sevilla se encargaba de la revisión de los T-33. La de Cádiz también se incorporó al programa de revisión de aeronaves, comenzando



- **1971.** CASA presenta en vuelo el prototipo del C-212 en el Salón Aeronáutico de París.

- **1971.** CASA entregó al Ejército del Aire los 40 últimos aviones F-5 de la serie de 70 que se fabricaron.

- **1971.** El INI obtiene la mayoría del capital de CASA y se autoriza la fusión por absorción de Hispano Aviación S.A. (HASA) por CASA con efectos desde el 31 de julio.

- **1972, 7 de febrero.** Se aprobó la absorción de ENMASA (Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A.) por CASA.

- **1972.** CASA pasó a ser miembro del "Grupo de Interés Económico Airbus Industrie".

- **1973.** Se entablan negociaciones con Indonesia que condujeron a un contrato de colaboración industrial, comercial y de venta de licencia de fabricación del C-212.

- **1974.** Se inició el estudio para el desarrollo del C-101.

- **1977, 28 de mayo.** Presentación oficial del C-101.

- **1977, 27 de junio.** Primer vuelo del C-101.

- **1983, 10 de septiembre.** Roll out de los prototipos del CN-235 en Getafe y Bandung (Indonesia).

- **1983, 9 de noviembre.** El CN-235 realiza su primer vuelo.

- **1988, 23 de noviembre.** CASA se incorpora al programa europeo EFA participando con un 13% en el proyecto.

- **1988.** El C-212 cumplía 1.000.000 de horas de vuelo.

- **1989.** Entrega del avión C-212 n/s 400.

- **1989, 10 de octubre.** Acuerdo con Saab para que CASA desarrolle y fabrique el ala del Saab 2000.

- **1992, 24 de junio.** CASA entrega el estabilizador número 1.000 de Airbus.

- **1994.** Entrega del avión CN-235 n/s 100.

- **1995, 11 de diciembre.** Primer vuelo del Harrier II Plus fabricado por CASA.

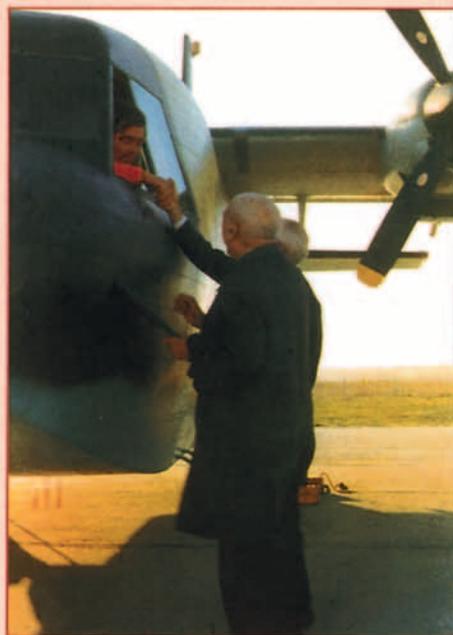
- **1996, 3 de julio.** Celebración del 25 aniversario y de los 2.000.000 de horas de vuelo del C-212.

- **1996, 31 de agosto.** Primer vuelo del prototipo español del Eurofighter 2000 fabricado por CASA.

- **1996, 23 de septiembre.** Presentación oficial del prototipo español del Eurofighter 2000 fabricado en la factoría de Getafe.

- **1997, 4 de abril.** Primer vuelo del C-212-400.

- **16 de junio.** Presentación en el Salón Aeronáutico de París del C-212-400, y DA-6 y nuevos desarrollos del CN-235.



Primer vuelo del C-212. Ortiz Echagüe felicita al piloto de CASA, Ernesto Neuhessen.



Montaje final del primer C-201 alcotán, serie experimental. Getafe 1953.

con 14 helicópteros Sikorsky S-55 de la USAF y otros de la Marina española.

PRIMERAS COLABORACIONES INTERNACIONALES

En 1962, CASA inició una nueva etapa de relaciones comerciales internacionales, con acuerdos de colaboración para el proyecto y construcción de diferentes aviones militares y civiles. Uno de esos primeros trabajos fue el del borde de salida del ala, la cola y otros elementos del avión de negocios alemán Hamburger Hansa (HFB-320 Hansajet) a los que siguieron otros con Dassault para participar en la construcción del avión comercial Mercure y con Sud Aviation en el campo aeroespacial. En 1964-65 se produjeron dos hechos relevantes para la compañía: se trasladaron ingenieros a los laboratorios espaciales de Northrop en EE.UU. para un entrenamiento y se firmó un protocolo de cooperación con la sociedad francesa, anteriormente mencionada, Sud-Aviation (hoy Aerospatiale) para la presentación conjunta de ofertas para el Programa Espacial Europeo. Se puede decir que este fue el nacimiento de la futura División de Espacio y Sistemas.

En 1962, la sociedad norteamericana Northrop adquirió acciones de CASA. Un año antes, esta empresa

había concedido la producción en España de un número importante de reactores ligeros, el caza F-5, en sus dos versiones biplaza y monoplaza. Todo esto supuso un cambio de cultura industrial, cualitativo y fundamental, ya que convertía a CASA en una empresa moderna de esta época.

Los contratos de mantenimiento de aviones de la USAF y la revisión de 114 F-105 familiarizó a los técnicos españoles con las últimas tecnologías y los nuevos procesos productivos.

La decisión del gobierno de que todos los créditos disponibles (3.800 millones de pesetas) se concentraran en la adquisición de los 70 F-5, per-

mitió a CASA modernizar sus instalaciones y afrontar el reto de la competitividad en el mercado, era la época de los planes de desarrollo. El primer F-5, montado en Getafe, voló el 22-5-69.

CASA consiguió que en 1968 se diera luz verde a su proyecto del C-212, que hoy en día ha alcanzado un éxito mundial de ventas y es líder de mercado en su tipo y clase.

La tecnología adquirida hizo que CASA participara en otros sectores de la industria nacional, como son los de transporte terrestre, ferrocarriles (Talgo), automoción (SEAT y Vespa), construcción (fabricación de carpintería metálica y Brissoleil).

DEL PRODUCTO PROPIO AL AIRBUS

A principios de 1970, con favorables expectativas de futuro y la fabricación de los F-5 resuelta, Ortiz Echagüe dimitió de la presidencia de CASA al cumplir 84 años y después de más de 60 dedicados a la aviación. La reorganización ministerial de 1969 tuvo una gran influencia en la industria aeronáutica. Se planteaba la nacionalización, total o parcial, de CASA, aludiendo como principal razón el considerable incremento de la participación española en proyectos internacionales, lo que entrañaba una gran concentración de esfuerzos. To-



José Ortiz Echagüe acompañado por el Profesor Dornier e hijo, en Sevilla (Factoría de Tablada, 1955).



Los 207 Azor de CASA en Sidi-Ifni.

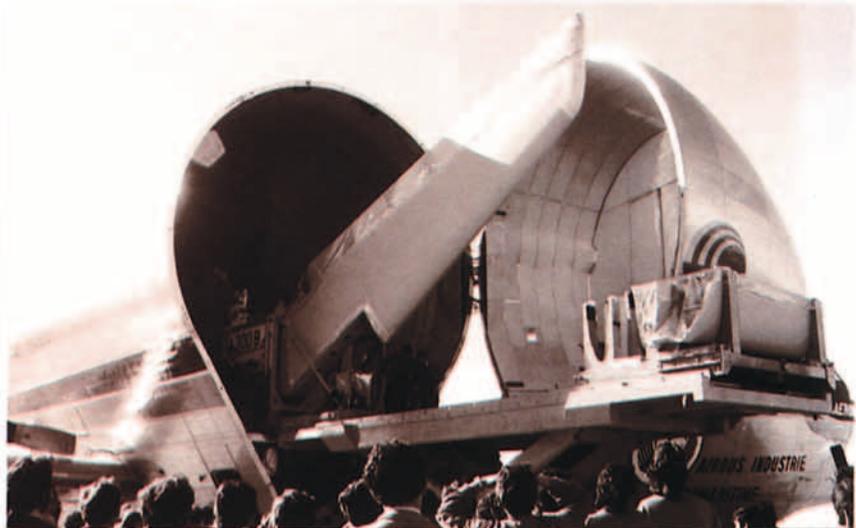


Los 207 Azor de CASA en Sidi-Ifni. A los 73 años, en 1959, Ortiz Echagüe realizó un vuelo con un F-100 de la USAF revisado en la Factoría de Getafe, rompiendo la barrera del sonido.

do esto desencadenó el proceso de fusión entre CASA y HASA.

En 1971, el INI obtuvo la mayoría del capital de CASA y se autorizó la fusión con la histórica HASA, y un año después con ENMASA, quedando unida la industria española del sector en CASA, que gracias a su continuo desarrollo tecnológico había configurado cuatro actividades-productos propios, con la exigencia de un alto contenido tecnológico; mantenimiento de aviones; participación en consorcios internacionales y trabajos en espacio y sistemas para el de-

El primer estabilizador horizontal para Airbus, sale de la Factoría de Getafe en el transporte especial Super Guppy.



sarrollo y adquisición de tecnologías específicas.

Aunque todos los programas anteriormente citados ayudaron a su proyección internacional, el verdadero motor en su definitiva penetración en el mercado exterior lo consiguió con el avión C-212. En 1968, el Ministerio del Aire aceptó el proyecto de este avión. CASA tuvo que adecuarse

***La entrada
en el Consorcio Airbus
fue uno de los hitos más
importantes.***



José Ortíz Echagüe en su discurso de entrega al Ejército del Aire de los primeros F-5 fabricados en CASA. Getafe 1969.

organizativamente, y para ello creó las direcciones de comercial, post-venta, programas, etc... Los 460 avio-



nes vendidos en 39 países son la mejor prueba del éxito obtenido.

En 1972, CASA pasó a ser miembro del "Grupo de Interés Económico Airbus Industrie" con una participación del 4,2%, interviniendo tanto en las fases de desarrollo como en las de fabricación de estructuras. La entrada de CASA en Airbus es uno de los hitos más importantes de su historia.

La proyección internacional de CASA estaba en pleno auge. En 1973 se entablaron negociaciones con Indonesia, dando como resultado un contrato de colaboración industrial, comercial y de venta de licencia de fabricación de C-212.

CASA seguía a buen ritmo con sus programas de revisión de los F-4, los

T-33, F-5, helicópteros, C-207, C-54 Grumman, Harrier, C-130, F-102, F-105 y F-101. (Para dar una idea de la importancia de estos contratos basta decir que CASA revisó 2.039 F-100 en 12 años (1958-1970). Revisó, modernizó o reparó 1.770 F-4 entre 1967-82, que el total de aviones revisados entre 1954 y 1982 fue de 6.851 y que fabricó diferentes elementos del A-300, F-1, Falcon 20, F-5, B-727, DC-10 y 9.

En los ámbitos aeroespacial y electrónico participó activamente en el programa Ariane desde 1975, e instaló y puso en funcionamiento el centro de ensayo de baterías espaciales ESTEC. El primer Ariane se lanzó con éxito a finales de 1979.



S.A.R. el Príncipe de Asturias en la Academia General del Aire con un C-101. Abajo primer vuelo del C-101.





S.A.R. el Príncipe de Asturias, acompañado por el Príncipe de Tailandia, saliendo de un C-212, a la izquierda.

Arriba, presentación del EF2000 en Getafe. En la cabina, el ministro de Defensa atiende a las explicaciones del piloto. Detrás, el presidente de la CAM, Alberto Ruiz Gallardón, el ministro de Industria, José Piqué y el presidente de la SEPI, Pedro Ferreras.



A mediados de los 70, se inició el estudio de desarrollo de un avión entrenador básico y avanzado: el C-101. Este estudio se realizó bajo los requerimientos del Ejército del Aire. Debido a su bajo costo de ciclo de vida y su capacidad de ataque al suelo, entre otras características, varias Fuerzas Aéreas se interesaron por este avión, como Honduras, Jordania y Chile, donde CASA, al igual que hizo con Indonesia y el C-212, firmó un contrato de trans-

ferencia de tecnología para que el C-101 se cofabricara en Chile.

Al principio de la década de los 80, CASA y la indonesia Nurtania acordaron desarrollar un avión ligero de transporte con la misma filosofía de diseño y desarrollo que el Aviocar. Participando al 50% ambas empresas en los trabajos de proyecto y desarrollo: nació el CN-235 cuyo primer prototipo voló en diciembre de 1983, siendo madrina de la ceremonia del Roll-out, la Infanta Elena.

El éxito del 235 viene avalado por los 221 aviones vendidos en 21 países (Francia, Turquía, Corea, Chile, entre otros). Se trata de una experiencia valiosísima, con un balance positivo, que en aquel momento sentaba las bases para futuras colaboraciones internacionales en diseño y fabricación de productos propios.

La aceptación de los productos propios de CASA en el mercado internacional se traduce en más de 830 aviones vendidos a un total de 49 países.

En 1987 se firmó el protocolo que fijaba los requisitos operativos de Alemania, Inglaterra, Italia y España para el desarrollo del avión de Combate Europeo.

Este es el programa militar más ambicioso que la industria aeronáutica española haya afrontado jamás y alrededor del cual se han consolidado nuevas empresas surgidas en el ámbito aeronáutico nacional.

CN-235 Persuader (Iris Air Corps).





CASA HOY

CASA siguiendo tendencias generales del sector, pertenece a varios consorcios que desarrollan productos aeronáuticos, Airbus Industrie, AMC, Eurofighter y Arianespace, y forma parte de programas internacionales como el Harrier II Plus. También diseña y fabrica estructuras y componentes para otras compañías internacionales como Boeing, Northrop y Saab.

Gracias a estos consorcios y colaboraciones internacionales, y a su acertada política de inversión en I+D, CASA ha desarrollado la más avanzada tecnología en la fabricación de elementos de fibra de carbono, siendo en la actualidad centro de excelencia en Europa y uno de los más reconocidos fabricantes mundiales en materiales compuestos.

Si en la década de los 70, el programa F-5 supuso una puesta al día de la tecnología de CASA, hoy día es el programa Eurofighter, donde destaca el papel relevante de CASA, el que ha significado un cambio cualitativo, siendo el programa militar más importante de la industria nacional, ya que ha significado un salto adelante, en lo que a tecnología se refiere, preparando a la industria para el siglo que viene.

CASA se incorporó a este proyecto en el año 1988 participando con un 13%. Ese mismo año, el C-212 cumplía el primer millón de horas de vuelo.

En 1989, CASA fue seleccionada, tras una evaluación exhaustiva, para realizar el diseño, cálculo, ensayos, desarrollo y producción del ala completa del Saab-2000. Esta elección se fundamentó en su alta capacidad técnica y de producción.

Otra muestra de la capacidad tecnológica de CASA fue el desarrollo, en 1990, del estabilizador horizontal del Airbus A-340. La particularidad era que por primera vez en la historia de la aviación un avión comercial incorporaba un estabilizador horizontal fabricado en fibra de carbono y, además, con capacidad para depósito de combustible.

En el año 92, CASA amplió su capital social. La junta general acordó por unanimidad ampliar el capital social de

El Eurofighter es el programa militar con mayor contenido tecnológico de la historia de la industria aeronáutica española.

CASA en 43.400 millones de pesetas, con lo que el capital de la sociedad quedó establecido en 59.620 millones de pesetas.

Un año después, CASA y McDonnell Douglas firmaron un acuerdo por el que CASA realizaría el montaje final y vuelos de prueba de los ocho aviones Harrier II Plus que la Armada había adquirido. A finales de 1995, se realizaba el primer vuelo del nuevo Harrier II Plus fabricado por CASA.

El año 1996 será recordado en la historia de la aviación española por dos hechos relevantes: primero, la celebración del 25 aniversario y los dos millones de horas de vuelo del C-212, y en segundo lugar, el vuelo del prototipo español del Eurofighter (DA6) fabricado por CASA, que voló el 31 de agosto de 1996 por primera vez. Un mes después tuvo lugar la presentación oficial.

El pasado año se daba otro paso adelante en la industria aeroespacial española al presentar CASA, en el Salón Aeronáutico de Le Bourget, el DA6 y la última versión del C-212, el 400, que con los últimos desarrollos del CN-235 defenderán el liderazgo que detenta CASA en el mercado militar de aviones de transporte ligero y medio, de cara al futuro. ■