

Transportes de fabricación española con la Cruz de Cristo

Del C-212 al C-295

al servicio de la Fuerza Aérea de Portugal

JULIO MAIZ SANZ

EN LOS AÑOS SETENTA LA FUERZA AÉREA DE PORTUGAL CONFÍO EN LA EMPRESA ESPAÑOLA CASA PARA QUE LE EQUIPARA CON AVIONES DE TRANSPORTE C-212 AVIOCAR. TREINTA CUATRO AÑOS DESPUÉS, LA EXCELENTE EXPERIENCIA CON ÉSTE HA DETERMINADO EN BUENA MEDIDA QUE SE ESTÉN SUSTITUYENDO POR UNA DOCENA DE POLIMOTORES DE LA MISMA EMPRESA, HOY AIRBUS MILITARY, MODELO C-295, QUE CUBRIRÁN MISIONES DE TRANSPORTE, ASÍ COMO DE PATRULLA Y VIGILANCIA MARÍTIMA.

No dudamos que en la elección del C-295 habrá tenido mucho que ver la brillante carrera operativa de 35 años del C-212, primero como avión de transporte y posteriormente en múltiples funciones en la FAP (Força Aérea de Portugal). Por tanto, repasemos los 35 años que han pasado entre la entrada en servicio del Aviocar y la llegada, y primeros pasos, de los EADS-CASA C-295 en la Base Aérea de Montijo, o BA-6 de Montijo aplicando la numeración y denominación lusa, donde han reequipado a la 502 Esquadra (escuadrón). Un periodo de tiempo que igualmente ha sido también muy decisivo para la

historia de Portugal, un país tan cercano geográficamente a España y a la vez, en muchas ocasiones, tan lejano en el conocimiento de su historia y situación actual.

DE ÁFRICA A LA METRÓPOLI

A principios de la década de los setenta, las Fuerzas Armadas de Portugal libraban una dura guerra en las entonces colonias lusas de Angola, Guinea Bissau y Mozambique.

El conflicto, iniciado en 1961 en Angola, había propiciado una gran expansión de la FAP, que además se



había convertido en un muy eficaz instrumento con el que apoyar a las fuerzas terrestres que luchaban una dura guerra de guerrillas en los mencionados territorios contra los movimientos independentistas, la mayor parte de los cuales eran de corte marxista.

De hecho, militarmente hablando las FAS lusas prácticamente habían ganado el conflicto, administrando de una forma muy inteligente sus fuerzas y los escasos medios materiales con los que contaban. Si bien el conflicto provocó una fractura social en el propio Portugal, que dio lugar a la deno-



Julio Maiz

Con motivo de cumplir 160.000 horas de vuelo, la primavera pasada, se pintó este C-212 con una decoración especial.

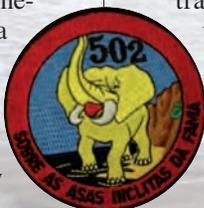


Un C-295 M volando sobre la costa lusa.

BA-6 Fuerza Aérea de Portugal

minada Revolución de los Claveles, iniciada el 25 de abril de 1974, y a dos años de gran inestabilidad política que, afortunadamente, al final, vio surgir al moderno Portugal democrático.

Es de destacar que en aquellos años la experimentada FAP, tras más de 10 años de guerra, tenía muy claros sus criterios operativos y con qué tipo de aparatos se debía de equipar cara a la Guerra de África. Así, ante la necesidad de ir sustituyendo a los transportes Douglas C-47 y complementar a los aparatos de cooperación Do-27, se pensó en adquirir un avión de transporte táctico y



logístico de fácil mantenimiento, no excesivamente caro, pero sobre todo que pudiera operar desde pistas no preparadas, como eran la mayoría de las de las colonias comentadas.

Tras el pertinente estudio, no se fueron muy lejos a comprarlo, ya que el modelo elegido fue el transporte biturbina español CASA C-212 Aviocar.

Portugal, fue el primer cliente extranjero del aparato, que había volado por primera vez en 26 de marzo de 1971, y que por entonces era una incógnita en lo que respecta a sus resultados operativos. Así la FAP, junto al EA (Ejército del

Aire) español, se convirtió en el cliente lanzador del transporte ligero de la entonces empresa CASA (Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima).

Los planes iniciales lusos preveían adquirir hasta una cuarentena de aparatos, con los que operar tanto en Portugal como, sobre todo, en las colonias africanas.

En 1972 el Gobierno luso realizó un pedido para adquirir veintiocho C-212, que posteriormente redujo a veinticuatro, poniendo especial énfasis en la prisa que corría dicho encargo, por la urgencia de mandarlos a África. Ante tal requerimiento, la empresa constructora destinó cuatro de



Los primeros C-295 M llegaron a su base de Montijo la primavera de 2009.



Uno de los alférez de la 502 Esquadra revisando el anclaje de las palas de su C-295 M.

los primeros aviones, del subtipo C-212A-100-A-1, que salían de la cadena de montaje para el EA, a hacer frente al pedido portugués. Estos aviones estaban ya casi listos para su entrega, por lo que fueron enviados a la FAP con el esquema de pintura arena, verde y marrón, el denominado lagarto, que por entonces utilizaban todos los aviones tácticos del EA. Los cuatro aparatos se denominaron en Portugal como C-212A-1.

Estos cuatro aviones, numerados por la FAP del 6501 al 6504, llegaron entre octubre de 1974 y enero de 1975. Posteriormente fueron llegando, entre 1975 y 1976, los 16 del tipo C-212-100-A-2P, que ya estaban fabricados según las especificaciones de la FAP y denominados en ésta como C-212A-2. Finalmente en 1976 también volaron desde la cadena de montaje de San Pablo (Sevilla) a la Base Aérea BA-3 Tancos los últimos cuatro de este pedido, del modelo denominado C-212B-2, dado que estaban modificados como aparatos para realizar funciones de cartografía aérea.

La primera unidad lusa en utilizarlos fue la 502 Esquadra “Elefantes”, integrada, por entonces, en el Grupo 31, con sede en la mencionada BA-3, que se hizo cargo de ellos, y tras un breve periodo de instrucción empezó a operarlos, en tareas de transporte y de lanzamiento de paracaídas, incluido el equipo acrobático “Falcoes Negros”,

que efectuaban espectaculares figuras mientras bajaban en caída libre.

También se usaron para transportar a los paracaidistas de la cercana base de Portela hasta Lisboa, para hacer

frente a las unidades sublevadas el día 11 de marzo de 1975. Igualmente la Esquadra se vio implicada en el otro intento fracasado de golpe de estado del 25 de noviembre de 1975,

LOS AVIOCAR PORTUGUESES

C-212-100 AVIOCAR

Matrícula FAP	Tipo/Modelo	Nº Constr.	Estado / Observaciones
16501	C-212A-1	A1-3-13	dado de baja, 2004 / almacenado, Beja. EW
16502	C-212A-1	A1-4-14	dado de baja, 2004 / almacenado, Beja. EW
16503	C-212A-1	A1-7-17	dado de baja / Museo del Aire de la FAP.
16504	C-212A-1	A1-8-18	activo, Esq. 401
16505	C-212A-2	A2-1-25	activo, Esq. 401
16506	C-212A-2	A2-2-26	dado de baja / almacenado, Sintra.
16507	C-212A-2	A2-3-28	dado de baja / almacenado, Sintra.
16508	C-212A-2	A2-4-29	activo, Esq. 401
16509	C-212A-2	A2-5-32	activo, Esq. 401
16510	C-212A-2	A2-6-23	activo, Esq. 401
16511	C-212A-2	A2-7-35	dado de baja / almacenado, Beja.
16512	C-212A-2	A2-8-36	activo, Esq. 401
16513	C-212A-2	A2-9-37	activo, Esq. 401
16514	C-212A-2	A2-19-38	activo, Esq. 401
16515	C-212A-2	A2-11-41	dado de baja / almacenado, Sintra.
6516	C-212A-2	A2-12-47	destruido en accidente, 1976
16517	C-212A-2	A2-13-49	activo, Esq. 401
6518	C-212A-2	A2-14-50	destruido en accidente, 1978
16519	C-212A-2	A2-15-53	dado de baja / almacenado, Beja.
16520	C-212A-2	A2-16-54	dado de baja / almacenado, Beja.
16521	C-212B-2	B2-1-56	activo, Esq. 401
16522	C-212B-2	B2-2-57	dado de baja / almacenado, Sintra.
16523	C-212B-2	B2-3-61	dado de baja / almacenado, Beja.
16524	C-212B-2	B2-4-62	dado de baja, almacenado, Sintra.

C-212-300MP Aviocar

Matrícula FAP	Tipo/Modelo	Nº Constr.	Estado
17201	C-212 S-2-11	459	activo / Esq. 401
17202	C-212 S-2-21	460	activo / Esq. 401

cuando las fuerzas más izquierdistas del Ejército alzadas toman varias bases aéreas, entre ellas la BA-3, atrapando momentáneamente allí a los técnicos españoles de CASA que se encontraban trabajando para formar a los mecánicos de la FAP. Afortunadamente, la deriva hacia una democracia de corte occidental triunfó y no se ha vuelto a producir ningún incidente más de este tipo.

Aunque en su inicio se produjeron dos accidentes, la fiabilidad del C-212 ha sido legendaria posteriormente.

Habría que recordar las dos tragedias que sufrió la FAP en la ya lejana década de los años setenta.

–La primera ocurría el día 19 de noviembre de 1976, cuando se perdía el aparato matriculado 6516, cuando realizaba la aproximación al aeropuerto de Lisboa, muriendo su tripulación completa de tres personas.

– El 5 de julio 1978, el aparato 6518 se accidentaba en la localidad de Faro, al sur del país, muriendo los dos tripulantes.

Afortunadamente desde entonces los Aviocar no han tenido ningún accidente, lo que demuestra la capacidad del servicio de mantenimiento de la FAP, la pericia y preparación de sus pilotos y unas gotas de buena suerte, que también son necesarias.

POLIVALENCIA DE LABORES Y MISIONES

La FAP ha sido uno de los usuarios de referencia del C-212, ya que lo han empleado en múltiples roles. Así,



Los C-212-300 son los aparatos más modernos con los que cuenta la 401 Esquadra.

LOS C-295 PORTUGUESES

EADS-CASA C-295 – Matrículas FAP y números de serie
Lista de C-295 de la FAP (versiones PG01 (transporte) y VIMAR), que opera/operará la Esquadra 502 "Elefantes":

- 16701 (S-041), PG01 (Avión instrumentado)
- 16702 (S-042), PG01, Entregado a la FAP (Feb.09)
- 16703 (S-047), PG01, Entregado a la FAP (Feb.09)
- 16704 (S-048), PG01, Entregado a la FAP (Abr.09)
- 16705 (S-057), PG01, Entregado a la FAP (Otoño.09)
- 16706 (S-059), PG01
- 16707 (S-061), PG01
- 16708 (S-052) VIMAR
- 16709 (S-055) VIMAR
- 16710 VIMAR
- 16711 VIMAR
- 16712 VIMAR



C-212 equipados con paneles dotados de butacas para realizar misiones de transporte VIP.

a las misiones de transporte y patrulla marítima, se unieron las de patrulla pesquera, SAR, de EW (Electronic Warfare/Guerra electrónica), entrenamiento de navegación, reconocimiento fotográfico, incluso el matriculado 16524 fue dotado de un agujijón, si-

milar al de los P-3 Orion, que acogía un magnetómetro para realizar tareas de vigilancia geológica.

Otro apartado en el que se especializaron los C-212 lusos fue el de lanzamiento de carga aérea mediante un sistema de extracción de éstas mediante paracaídas: LAPES, PDS, CDS y R/DB. En 1978 la empresa Irving Metric, en colaboración con los servicios técnicos de la FAP, dotó a los C-212 del sistema de lanzamiento A/M-100 Cargo Soller/Restraint, que utilizaron los Aviocar lusos hasta 1997.

En 1979 se activó, en la BA-3, la Esquadra 111 que tuvo asignado el C-212 numerado 6503 que fue adaptado con consolas para instrucción de navegación. La unidad realizó su trabajo de manera independiente hasta que en 1993 se desactivó, volviendo su personal a la 502 Esquadra, que había asumido las misiones de instrucción de pilotos de polimotores y navegación.



Julio Matz

Un C-212 de la 401 Esquadra despegando.



A estas tareas se les unirían los destacamentos en las islas del archipiélago portugués de Madeira, y, desde 1988, en las lejanas islas de Santo Tomé y Príncipe (ex colonia portuguesa sita en el Golfo de Guinea), especialmente para labores de aeroevacuaciones médicas entre islas, para lo que los C-212 se configuran con camillas y equipos sanitarios.

Respecto al núcleo de EW se creó en 1983, cuando recibió sus EC-212 GALAKTRON de dotación, que eran los dos primeros numerados 6501 y 6502, tras ser transformados por parte de CASA en aviones EW. Durante su etapa inicial este núcleo especial dependió de la 401 Esquadra “Cientistas”, si bien finalmente pasó a depender de la 502 Esquadra, aunque man-

teniendo siempre una gran autonomía, dado el carácter de sus misiones y confidencialidad de éstas.

Respecto a los aparatos, exteriormente son muy similares a los aparatos del mismo tipo del EA, aunque uno de los C-212 portugueses carecía del morro de pico de pato tan característico en estos aparatos. Finalmente, en el verano de 2004 se desactivó este núcleo, al dar de baja sendos aviones.

En 1996, también se destacó un aparato en Nápoles, a fin de apoyar las operaciones de la OTAN en la ex Yugoslavia. El C-212, de la 502 Esquadra, efectuó varios vuelos a Sarajevo, Split, Tuzla y Zagreb, cumpliendo 91,2 horas de vuelo en este escenario tan difícil. Reacuérdesse el ataque al C-212 del EA en marzo de 1994 y

que se volaba totalmente desprovistos de sistemas de autoprotección.

DE SINTRA A MONTIJO

A mediados de los años noventa se concentraban en la Base Aérea BA-1 de Sintra las dos Esquadras, la 401 y la 502, ambas equipadas con aviones CASA 212 Aviocar.

La 401 reunió la mayoría de los C-212 especiales. Así operó los modificados para cumplir roles de fotografía y cartografía con el sistema de cámaras Wild ARC-10, además de operar los dos C-212-300, llegados en 1994 que, modificados para transportar un radar AN/APS 128 de búsqueda, cumplen misiones de patrullaje marítimo, especialmente destinadas al control de pesca.



BA-6 Fuerza Aérea de Portugal

Un C-295 de la FAP en vuelo. Es de destacar que combina la matriculación civil usada por el fabricante Airbus Military con la militar lusa.

A principios de los 2000, la Esquadra 502 se dedicaba a misiones de transporte aéreo, ya reseñadas, y a entrenar a las tripulaciones que luego pasaban a la 401 y la 711 Esquadra.

Esta última tuvo como base la BA-4 de Lajes, ubicada en la tercera isla del archipiélago de Las Azores. En esta base operan permanentemente, desde 1978, una Esquadra de aviones CASA 212-Aviocar, para pasar en 2007 a ser equipada con destacamentos de las Esquadra 502 y posteriormente de la 401.

Respecto a la numeración de los aparatos de la FAP, en 1994 se cambió ésta, pasando a ser las matriculas militares de cinco números

Así por ejemplo el mencionado primer Aviocar pasó de ser el 6501 al 16501.

En el año 2008, se decidió que la

502 Esquadra se reequiparía con los nuevos C-295, por lo que fue dando de baja sus aviones más cargados de horas y transfiriendo el resto a la 401 Esquadra, además de las responsabilidades de efectuar los referidos destacamentos en Madeira y Azores.

Para la primavera de 2009, la totalidad de los C-212 lusos estaban asignados a la 401 Esquadra, que pintó el aparato numerado 16517 con una decoración especial que conmemoraba las 160.000 horas de vuelo efectuadas, hasta entonces, por todos los Aviocar de la FAP. También por aquellas fechas la FAP había decidido centralizar toda su aviación de transporte en la BA-6 de Montijo, desde donde ya operaban los C-130 Hercules de la 501 Esquadra.

Allí se reactivaba con C-295 M, en abril de 2009, la 502 Esquadra, y se trasladaba el 26 de mayo de 2009 la 401 y sus Aviocar.

C-212: EN FASE FINAL OPERATIVA

Hasta que los C-295 tengan la plena operatividad, los Aviocar tendrán todavía un importante papel en la FAP.

Hoy en día la 401 Esquadra, que acaba de instalarse en los edificios, hangares y plataforma que ocupaba la extinta 751 Esquadra y sus Aerospa-tiale Puma, tiene todavía una importante labor que realizar.

Actualmente la unidad opera la totalidad de los C-212 operativos de la FAP, una docena en total, diez de la

EN MITAD DEL ATLÁNTICO: AVIOCAR EN LAS AZORES

versión 100 (A-1, A-2 y un B-2 según designación lusa), más los dos de la versión 300 de patrulla pesquera.

Los Aviocar del modelo 100 realizan como rol principal la patrulla marítima y SAR, además del transporte general, lanzamiento de paracaidistas y los vuelos VIP, dotando con módulos de butacas desmontables al avión para cumplir esta última misión.

Uno de los aparatos en servicio, el 16521, está adaptado para efectuar misiones de fotografía aérea, con la referida cámara Wild ARC-10.

La joya de la corona de la Esquadra son los dos aviones tipo 300MP (Patrulla Marítima), que llegaron en 1994 tras ser financiados con fondos de la UE, que realizan principalmente tareas de protección de los bancos pesqueros. No olvidemos que Portugal tiene las 2ª aguas jurisdiccionales más extensas de Europa, por las que discurren miles de barcos al año y se encuentran ricos caladeros de pesca. No es de extrañar la importancia que da la FAP a la patrulla marítima. Así los dos C-212-300 de la Esquadra son actualmente un buen elemento para el control de los barcos que transitan por la ZEE (Zona Exclusiva Económica) lusa, sobre todo pesqueros, contando con equipos de video y fotográfico con los que recoger la pruebas de realizar pesca ilegal. Así mismo tienen un sistema de conexión, on line, que facilita los datos de cual-



Las islas Azores son uno de los puntos geográficos más vitales para la OTAN y eje de unión entre los países europeos de la Alianza y los socios del otro lado del Atlántico, Estados Unidos y Canadá. En la localidad de Lajes, sita en la denominada isla Terceira, está la Base Aérea del mismo nombre, un punto clave en el centro del Atlántico Norte y el principal aeródromo alternativo para cualquier aeronave que cruce esta transitada ruta que une Europa y América del Norte.

Aunque la Base se habilitó en 1923 por parte de la entonces aviación del ejército de Portugal, no sería hasta 1943, en plena Segunda Guerra Mundial, cuando los nuevos inquilinos de la Base, primero los británicos y después los estadounidenses desde 1944, agrandaron ésta y realizaron las principales infraestructuras iniciales. En aquellos momentos decisivos de la Batalla del Atlántico, frente a los sumergibles alemanes, desde allí se establecieron unidades antisubmarinas tanto de la RAF como de la US Navy.

Tras el final del conflicto, la recién creada USAF se mantuvo en la Base, hasta el momento, destacando aparatos de reabastecimiento que facilitan el gran tránsito de las formaciones de aviones de combate que van de un lado a otro del Atlántico.

En este escenario los pequeños C-212 de la FAP conviven con los grandes aviones cisternas KC-135 y KC-10 y los de transporte como los C-141 y los C-5 Galaxy.

En 1978 se decidió constituir una unidad de transporte, equipada con C-212, con la que cubrir las necesidades de transporte y SAR en el archipiélago de las Azores. Así en septiembre de aquel año se activaba la 503 Esquadra, que se denominaría como los "Golfinhos" (Delfines), Unidad encuadrada en el entonces Grupo 41 que tenía Cuartel

General en Lajes. La Esquadra fue equipada con cuatro Aviocar, con los que se empezó la ardua labor de cubrir este extenso territorio.

Las Azores están formadas por nueve islas principales, que distan una media de 1.500 kilómetros de Lisboa y unos 3.400 kilómetros de Nueva York, teniendo en cuenta que entremedias de ambas ciudades solo está el Océano Atlántico y sus frías aguas.

Desde el principio los C-212 de la FAP fueron un factor fundamental de enlace entre las islas, en un momento en que la aviación comercial regional estaba muy poco desarrollada.

Especialmente importante es el enlace con la pequeña isla de Corvo, que dista 300 km de la Terceira, que durante años ha tenido en estos aviones de la FAP su cordón umbilical con el resto del archipiélago, ya fuera para trasladar accidentados o enfermos al hospital de Angra do Heroísmo (capital de la isla Terceira), como para recibir suministros básicos o equipos que reparasen los sistemas eléctricos de la isla.

Otra importante misión de los Aviocar es la de patrulla marítima, sobre todo para vigilar las ricas aguas pesqueras próximas al archipiélago. En este sentido se habrá de recordar que las ventanillas traseras de los C-212 lusos están dotadas de las denominadas burbujas de ojos de pez, que permiten una mejor observación y poder emplear mucho mejor cámaras de fotos y videos con las que captar imágenes de los barcos sospechosos de contrabando, tráfico de drogas y pesca ilegal.

Igualmente los C-212, en combinación con los helicópteros Aeroespaciales Puma de la 752 Esquadra, constituyen todavía un excelente binomio de SAR. En Lajes está el RCC (Centro de Coordinación de Rescate), que es responsable de una vasta extensión del Atlántico. Muchos marinos y aviadores le deben la vida a la acción combinada de los medios de la FAP en estas islas.



Detalle del panel de control de los sensores del C-212-300 de las FAP.

quier matrícula naval consultada. Una vez localizado cualquier barco infractor se avisa a las patrulleras de la Marinha de Portugal, que son los encargados de capturar al barco, tras haber recibido mediante Data-Link los datos del navío infractor, posición, velocidad, rumbo, etc... en tiempo real.

LOS C-295 M Y VIMAR

Desde principios de la actual década la FAP era consciente de la necesidad de dotarse de un moderno polimotor, con el que ir sustituyendo a los C-212, en misiones de transporte y vigilancia marítima.

La FAP tiene una flota bastante escasa de C-130 Hercules, seis aparatos, y al protagonismo luso en misiones in-



La Base aérea de Lages es una instalación de uso conjunto entre Portugal y Estados Unidos. En la imagen se puede observar su cercanía al mar y la rampa en la que se ven KC-10, KC-135 y FA-18.

Esta coordinación llevó en octubre de 1993 a la FAP a activar la 711 Esquadra "Albatros" (albatros), siempre en la referida BA-4, creada de la fusión de la 503 con la 751 Esquadra equipada con helicópteros Puma. La idea fue proveer a estas islas de una Unidad de SAR que reuniese ambos medios de rescate: helicópteros y aviones, con una estructura muy similar al de los Escuadrones SAR del EA español.

La Esquadra fue activada con cinco aviones C-212A y cuatro helicópteros Aerospatale SA-330 Puma, siendo la única

mixta (aviones de ala fija y helicópteros) con la que ha contado la FAP, hasta su disolución el 11 de abril de 2007.

Los aviones de la Esquadra 711, tras la desaparición de la Unidad, fueron devueltos a la Península, para posteriormente darse de baja, y mandarse a la Base de Beja, para quedar en stock, en principio como fuente de repuestos. Se ha de tener en cuenta que estos aviones habían operado en un ambiente de gran salinidad que obviamente han desgastado más sus células que los operados desde el Continente.

Tras un año de destacamentos de dos C-212 de la 502 Esquadra, ha sido la 401 la que se ha hecho cargo de éstos. Actualmente los nuevos C-295 de la FAP ya empiezan a ser habituales de la BA-4, de momento solo en vuelos de entrenamiento, en los que se realizan transportes de carga aérea. En un futuro próximo estarán allí destacamentos de los nuevos C-295 de la 502 Esquadra, tanto de la versión de transporte como de los VIMAR, un aparato que "va que ni pintado" para cubrir un escenario como éste.

ternacionales como las de Timor Oriental y África, se sumaron pronto los destacamentos y enlaces, primero en Afganistán y luego en Iraq, que han superado su capacidad de transporte. Además la FAP renunció a la intención inicial de adquirir tres A400M.

Así mismo se necesitaba un avión de patrulla marítima con el que reforzar la flota de P-3 y sobre todo operar en misiones de patrulla pesquera, SAR, etc..., tareas para las que los costes operacionales de los Orion son muy altos.

Así el 18 de abril de 2005, tras un largo proceso de selección, se firmaba un contrato cifrado en 275 millones de euros entre DEFAERLOC-Locação de Aeronaves Militares (organismo estatal luso equivalente a nuestra DGAM) y la entonces empresa EADS-CASA, desde



Detalle de la parte delantera de uno de los C-212 de la FAP.

primeros de 2009 Airbus Military, por el que se encargaban doce C-295. De estos, siete son configurados para transporte táctico y general y evacuación sanitaria, denominados M en Portugal, y cinco VIMAR (Vigilancia Marítima, según designación lusa) para búsqueda y salvamento o SAR (Search And Rescue), vigilancia marítima y fotografía aérea.

La compra se realizó al amparo de la Ley de Programación Militar (LPM).

Es de destacar que como finalista quedó el C-27J Spartan de la firma italiana Alenia Aeronautica, del grupo Finmeccanica, un aparato con muchos posibles, pero las cualidades marítimas de los C-295 VIMAR fueron determinantes para la elección final, y más en un país que intenta tanto racionalizar su material.

A finales de 2007 la factoría española de San Pablo (Sevilla), donde se construye el C-295, fue testigo del primer vuelo de un C-295 M portugués, que opera con una matrícula provisional S041, correspondiente a su número de fabricación. Este primer avión está instrumentado para poder obtener los datos con los que poder certificar los cambios de aviónica efectuados, sobre todo derivados de la sustitución del sistema de radar, así como integrar otros equipos que quiera integrar la FAP, como los sistemas de EW de fabricación estadounidense AN/ALQ-126B, actualmente en fase de integración en la factoría sevillana.

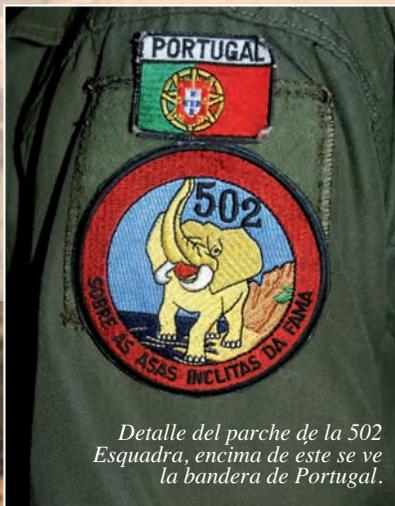
Con el segundo avión, el S042, se empezó el entrenamiento de los dos primeros militares lusos, los comandantes Azevedo y Bernardino, pilotos de la 502 Esquadra, que tras recibir la correspondiente formación teórica de EADS-CASA, a finales de 2007, ini-

ciaron a principios de 2008 la transformación al tipo, en Sevilla a manos de los pilotos de la empresa española.

Posteriormente, todavía sin ser entregado oficialmente el S042, o 16762 según su matriculación militar, voló a Portugal para continuar el entrenamiento de sus tripulaciones y hacer la presentación del aparato en el país.

Allí pudo verlo el público, con motivo del festival aéreo del 56º aniversario de la FAP, que se celebró en julio de 2008 en la BA-4 de Lajes.

El último trimestre del año pasado se realizó en San Pablo un curso de transformación para ocho pilotos de la Esquadra, entre los que estaba el Jefe de ésta, el teniente coronel Lluís Graça.



Detalle del parche de la 502 Esquadra, encima de este se ve la bandera de Portugal.



Un C-295 M en vuelo.



BA6 Fuerza Aérea de Portugal



A primeros de este 2009, San Pablo recibió a un último grupo de cinco pilotos lusos. Actualmente, con un buen número formados, la 502 Esquadra ha desarrollado su propio plan de instrucción, que dan los primeros pilotos cualificados a sus compañeros todavía no transformados.

Mientras, en la no muy lejana planta de fabricación de Airbus-

Military de San Pablo (Sevilla) está sirviendo para vuelos de ensayo del avión instrumentado, además de dos aparatos en periodo de evaluación previo a su entrega y aceptación, y lo que es más importante el primero de los C-295 VIMAR, que vuela sobre los cielos hispalenses con una matrícula

provisional, S-052, a la espera de su matriculación militar lusa, que será, muy posiblemente, 17301.

En este aparato se está integrando un nuevo pod de vigilancia, que incluye un foco orientable, según se puede apreciar en las magníficas fotos que obtienen los spotters sevillanos.



Un C-295 VIMAR sito en la rampa de la planta de Airbus Military en Sevilla, donde se construyen.



Dos alférezes de la 502 Esquadra delante de uno de los C-295 M.

EQUIPO ADICIONAL

Los EADS-CASA C-295 lusos tienen diversas diferencias respecto a sus "hermanos" españoles en los sistemas de comunicación y de presentación de datos del cockpit. Esta última variación tiene mucho que ver con el radar que equipan los C-295 de la FAP, mucho más capaz y caro que el que llevan los del EA.

Esta última diferencia, muy visible, que tienen los C-295 lusos es el radónomo que lleva en la punta del morro el avión, que contiene el radar Northrop Grumman AN/APN-241, mucho más grande que el Honeywell/Bendix-King RDR-1400C que usan la mayoría de los C-295, incluidos los del EA.



Detalle del asiento que utilizan los observadores de los C-295 de la FAP.

Efectivamente el día 19 febrero de 2007, se hacía público en la ciudad de Baltimore (Maryland-USA), por parte de la empresa Northrop Grumman Corporation que ésta había sido ganadora para facilitar e integrar sus

radares de navegación AN/APN-241 de alta capacidad todo tiempo en los C-295 de la FAP.

Este sistema de radar fue desarrollado por la empresa estadounidense específicamente para equipar los requisitos operacionales del C-130 Hercules.

Al estar la FAP entre los usuarios del sistema que equipa sus C-130H, ello ha determinado, en aras a la estandarización, la elección de este radar.

El AN/APN-241, y su sistema de navegación, ofrece a la tripulación imágenes terrestres de alta resolución, permitiendo la navegación a baja cota y el lanzamiento preciso de cargas, en todo tipo de condiciones climatológicas y vuelos en formación.

El sistema de autoprotección es diferente al que llevan los aviones españoles, el ALE-300, estando equipados los lusos con el sistema israelí, del grupo Elbit Systems de guerra electrónica, Elisra Electronic Systems PAWS (Passive Approach Warning System).

Al igual que en sus C-212, la FAP ordenó que sus C-295 M, como los VIMAR, tengan las penúltimas ventanas equipadas con plexiglás en forma de ojo de buey. Este requerimiento, que facilita las misiones de patrulla naval, determina la disposición de asientos giratorios junto a estas ventanas para que los observadores puedan hacer su labor de vigilancia visual, fotos o grabaciones en video. Así mismo los sistemas de comunicaciones tienen diferencias con los de los C-295 españoles.

Respecto a los VIMAR, están específicamente equipados con el sistema de misión FITS (Fully Integrated Tactical System), desarrollado por EADS-CASA. Estos cinco aparatos están siendo dotados de radares de detección marítima EL/M 2022A de Elta Systems, Ltd, empresa subsidiaria de la israelí IAI, que se sitúa debajo del fuselaje del aparato, en vez del Raytheon Sea Vue que equipa los aparatos del EA. Finalmente en mayo de 2008, la FAP ha adquirido tres sistemas vigilancia Medusa de la firma alemana OPTIMARE Sensorsysteme AG, para equipar otros tantos C-295 VIMAR. El contrato también incluye la entrega de dos juegos para su instalación en dos aviones más, que valdrán para intercambiar fácilmente los sistemas de vigilancia entre los aparatos de la flota.



Los C-295 están dotados de una amplia rampa de carga trasera.



Los C-295 M además de los asientos de transporte de personal incorporan dos asientos para las labores de patrulla marítima.



El C-295 M es un ágil y potente aparato de transporte.

ENTREGAS DE APARATOS

La recepción oficial del primer aparato por parte de la FAP se realizaba el 18 de noviembre de 2008 en Getafe (Madrid), realizando la entrega el presidente de la División de Aviones de Transporte Militar del consorcio aeroespacial EADS, Carlos Suárez, al presidente de la empresa DEFAERLOC, Jorge Rolo. Presidieron el acto los titulares de Defensa de ambas naciones, Carme Chacón y Nuno Severiano

Hasta finales de 2010 se entregarán teóricamente uno cada seis semanas, que serán operados por la referida Esquadra 502 en Montijo. Esta se hará cargo progresivamente de las misiones realizadas por los C-212, entre las que están la de cubrir los destacamentos en las Azores y en Madeira.

La División de Aviones de Transporte Militar (Ahora Airbus Military) también proporcionará apoyo logístico "Full In-Service Support" a estos aviones por un periodo mínimo de cinco años. Además de la compra de aviones, en febrero de 2006 la división española de EADS firmó un contrato de cooperación industrial con la Comisión Permanente de Contrapartidas lusa, por el que apoyará el desarrollo industrial aeronáutico de Portugal.

Respecto a la recepción de los aparatos en Portugal, éstos llegaban oficialmente a la BA-6 de Montijo el 7 de abril de 2009, siendo recibidos por el jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Portugal (CEMFA), general Luís Evangelista Esteves de Araújo.

El general jefe de la FAP destacó, según declaraciones recogidas por la agencia Efe, que las aeronaves C-295 compradas a la empresa española EADS/CASA representan 'un salto tecnológico' para la aviación portuguesa. "El C-295 tiene mucha más autonomía, capacidad de carga y de transporte de pasajeros", dijo el CEMFA. Resaltó también que este tipo de aeronave es "excelente para el transporte táctico dentro de los teatros de operaciones" y admitió que en el futuro podrían ser utilizados en el tipo de misiones que actualmente realizan en Afganistán los C-130H y H-30 de la 501 Esquadra ■