

AVIÓN DE TRANSPORTE A400M



- **Objeto y Descripción del Programa**

Obtención de **27 aviones de transporte**, mediante el desarrollo de un programa internacional en el que participan Alemania, Francia, España, Reino Unido, Turquía Bélgica y Luxemburgo. Paralelamente, se adquirirá el apoyo logístico a la flota (simuladores, mantenimiento, repuestos, documentación técnica, etc.)

El programa consiste en obtener, por parte de las siete naciones participantes en el programa, 170 unidades de un avión de transporte capaz de sustituir a las envejecidas flotas europeas de aviones Hércules y Transall. El número total de aviones a adquirir por cada una son: Alemania 53, Francia 50, España 27, Reino Unido 22, Turquía 10 y Bélgica 8 (7+1 de Luxemburgo). Se prevé además un incremento de la producción como consecuencia de la exportación a terceros países.

- **Calendario y Entregas**

Las entregas de los 27 aviones solicitados por España se iniciarán, de acuerdo con la previsión actual recogida en el contrato, en 2016 y finalizarán en 2023. Actualmente el Ala 31 cuenta con 4 aviones y espera recibir otros tres a lo largo de 2019. En 2016 se formalizó via enmienda contractual la posposición de 13 aviones entre 2025 y 2030 y el cambio de configuración de los 14 primeros (a entregar entre 2016 y 2023).

- **Industria**

El **contratista principal es Airbus Military S.L. (AMSL)**, grupo empresarial formado por ADS (Airbus Defence and Space) en España, FLABEL en Bélgica y TAI en TR, entre los que se realiza un reparto de las actividades del programa. Entre las responsabilidades de ADS se encuentra el montaje del avión y la realización de las pruebas previas a la entrega de todos los aviones que se fabriquen en el programa en la planta que se encuentra en San Pablo (Sevilla). En dichas instalaciones se encuentran además el Centro de Entregas para los A400M y el Centro Industrial de Entrenamiento, tanto de pilotos como de supervisores de carga y mecánicos de mantenimiento.

USO PÚBLICO

Los motores, los equipos y los elementos de ILS han sido subcontratados por AMSL en un proceso competitivo. La fabricación de los motores se ha asignado a un consorcio europeo EPI, en el que participa la empresa española ITP. Otras empresas españolas que participan de forma destacada son Indra, TecnoBit y CESA.

- **Características Generales**

El A400M es un avión militar basado en la experiencia ganada por Airbus como fabricante de aviones civiles, pero adaptándose a los requisitos militares.

Diseñado desde el principio para ser un avión con doble función de transporte y cisterna, el A400M proporcionará a las fuerzas aéreas con una capacidad de reabastecimiento aire-aire (AAR), además de una capacidad logística y de transporte táctico. Este avión de transporte está propulsado por cuatro motores turbo hélice, con un peso máximo al despegue, MTOW, de 141 Tm, capaz de transportar una carga de peso máxima de 32 Tm a 1.780 NM a una velocidad de 0.68 Mach. El alcance del avión sin carga es de 4700 MN.

Con una carga útil máxima de hasta 37 toneladas (81 600 lb) y un volumen de 340 m³ (12.000 ft³), el A400M puede transportar numerosas cargas no estándar, incluyendo vehículos y helicópteros que son demasiado grandes o demasiado pesados para la generación anterior de los aviones tácticos de transporte, por ejemplo, un NH90 o un helicóptero Chinook CH-47, o un vehículo de combate de infantería pesada. También puede llevar vehículos civiles pesados como camiones, excavadoras o grúas móviles, necesarios para prestar ayuda en caso de desastres. El avión admite diferentes configuraciones de carga tales como el transporte y lanzamiento de 116 paracaidistas (con su equipo completo), el transporte de todo tipo de material como cargas sobre pallets en diversas configuraciones, como 9 pallets de 88"x108", o una combinación de personal+carga. Además se puede configurar para realizar una evacuación médica de personal.

Como tanquero, el avión A400M estándar tiene la mayor parte de las disposiciones (equipos y software) para operaciones de repostaje aire-aire ya instaladas de serie, con una capacidad básica de combustible de 63.500 litros (50.800 kg), que puede ser incluso aumentado aún más con tanques adicionales en la bodega de carga (Cargo Hold Tanks).

USO PÚBLICO



- **Gestión y Organización del Programa**

La OCCAR (Organisation Conjointe de Cooperation en Matiere d'Armament) es la encargada de la gestión del programa y actúa como agente de las naciones. Dentro de la OCCAR se ha creado un "Programme Board" (PB) constituido por los representantes de todas las naciones participantes en el programa (independientemente de su pertenencia o no a OCCAR) que marca las directrices de alto nivel del programa. El asistente español al PB es el Subdirector General de Programas. También se ha constituido dentro de la OCCAR una "Programme División" que realiza el trabajo de gestión del programa y su director es el Programme Manager.

Además del PB, para reforzar la estructura de gestión y decisión del programa, se han creado un "Programme Committee" (PC) y un "Programme Working Group", a los que en el caso español asisten el General Jefe de Sistemas Aéreos de Ala Fija y el Jefe del Programa, respectivamente.

- **Situación Actual del Programa**

Actualmente, el número total de aviones entregados a las Naciones DPP asciende a noventa (90): FR, 17 de 50; DE, 35 de 53; BE/LUX, 1 de 8; UK, 20 de 22; TR, 9 de 10; ES, 8 de 27. Hay cuatro aeronaves más entregadas a Malasia (exportación) El plan contractual de entregas para 2020 es de 10 A/C, de los cuales ES ha recibido ya el MSN101 (feb-2020) y recibirá el MSN108 antes de finalizar el año.

El Apoyo en Servicio de la flota española se asegura a través de la enmienda Global Support Step 2, hasta 2023, para el avión, y el apoyo en servicio del motor a través del actual contrato de Servicio ESC (Engine Support Contract), que expira en dic-2021.

En jul-2020 se aprobó la enmienda CA202 NSOC2.0 TA, tras una larga negociación de sus Excepciones & Limitaciones (E&L) y superado el criterio "pass/fail" establecido por las Naciones sobre ciertas capacidades consideradas críticas desde el punto de vista operativo. El siguiente TA del estándar NSOC2.5 se ha retrasado hasta comienzos del 2021.

USO PÚBLICO

Tras la reprogramación completa del programa A400M (CA183 Global Rebaselining; junio de 2019), que implicó nuevos planes de entrega de los aviones, un nuevo calendario de desarrollo de capacidades y un nuevo plan de retrofit, y con el TA del SOC3/Batch 7 previsto en 2022, se están discutiendo la ampliación de capacidades más allá de ese Batch 7, las denominadas “Future Capabilities”.