

Recreación artística del avión C-295W configurado en las dos versiones, de patrulla marítima (MPA) y de vigilancia marítima (MSA).



EL DOBLE PAPEL DE LOS NUEVOS C-295

El bimotor español será protagonista de la lucha antisubmarina y las misiones de patrulla marítima

LA compra efectiva de nuevos aviones para recuperar la capacidad de lucha anti submarina de la Fuerza Aérea española e incrementar y mejorar las unidades de vigilancia, salvamento y rescate de largo radio de acción ya está en su recta final. El paso trascendental lo dio el Consejo de Ministros celebrado el pasado 20 de junio, que acordó elevar hasta los 1.730 millones de euros el compromiso de gasto para que el Ministerio de Defensa pudiera afrontar la compra de seis aviones Airbus C-295 en configuración de patrulla marítima y una decena del mismo modelo básico, pero adaptado a misiones de vigilancia marítima.

La adquisición de ambos lotes de aeronaves de ala fija —cuya designación militar española es T.21—, es fruto de

una necesidad operativa y logística de carácter prioritario y estrechamente interrelacionada. El elevado grado de sinergias existente entre las capacidades y misiones que deben cumplir los aviones en una y otra configuración ha permitido al Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio definir un único documento de Requisitos

Se adquirirán diez aviones de la versión de vigilancia y seis de patrulla marítima

de Estado Mayor. La consecuencia en el plano de la gestión es que la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) ha agrupado las dos especificaciones en un mismo programa de adquisición.

El responsable de su gestión en el seno de la subdirección general de Programas de la DGAM es el teniente coronel Enrique Montero, que es el jefe del programa. Acumula 3.496 horas de vuelo, gran parte de ellas como piloto del *P-3 Orión*, el veterano avión de Lockheed Martin que durante medio siglo ha sido un eficaz cazasumergibles y que finalizó su vida operativa el pasado diciembre. El teniente coronel ha volado el *P-3* en multitud de misiones y ejercicios de guerra antisubmarina de ámbito nacional y de la OTAN, así como en operaciones domésticas e internacionales de lucha contra el contrabando, la inmigración ilegal y el tráfico de drogas.

Las dos configuraciones operativas que se van a hacer realidad están basadas en el modelo de transporte militar táctico C-295 en su versión W. La W proviene de *winglets*, una especie de aletas verticales posicionadas en los extremos de las alas, para mejorar la eficiencia aerodinámica del vuelo, disminuir el consumo de combustible y reducir la potencia de los motores sin que disminuya la velocidad del avión.

PLAZOS Y COSTES

La jefatura del programa evaluó los diferentes modelos de aviones de ala fija existentes en el mercado internacional en condiciones de cumplir misiones de vigilancia/patrulla marítima y propuso la que finalmente se ha considerado como más óptima. La decisión se ha basado en tres criterios principales: los plazos de entrega, los costes «y, sobre todo, la necesidad de disponer de plena autonomía nacional para este tipo de misiones, que son críticas para la defensa de nuestros espacios marítimos de soberanía», resalta el teniente coronel Montero.

Conocido el techo del volumen económico de la inversión —1.730 millones de euros— la cifra que corresponde a cada configuración está pendiente de concretar. Su detalle se determinará en función de la cuantificación definitiva de los diferentes equipamientos asociados. Y es que la recepción de 16 nuevas aeronaves



Pepe Díaz

En la Feria Internacional de Defensa y Seguridad de España (FEINDEF), la compañía Airbus exhibió la maqueta del C-295W MSA, junto a las del Eurofighter y el dron táctico Sirtap.

con tecnología del siglo XXI implica levantar nuevas infraestructuras, dotarse con avanzados sistemas de simulación, formar a los especialistas de los sensores instalados a bordo y contar con un paquete inicial de apoyo logístico con un lote de repuestos, equipos de apoyo en tierra y la contribución temporal de ingeniería.

Si todos los trámites se llevan a cabo en los plazos previstos, la firma del contrato con Airbus Defence & Space, contratista principal del sistema en su conjunto, se producirá antes de finales del presente año, ejercicio para el que hay reservada una primera anualidad que asciende a 50 millones de euros. El programa se prolongará por espacio de nueve años y debe concluir en 2031 con la recepción del último de los 16 aparatos.

MADE IN SEVILLA

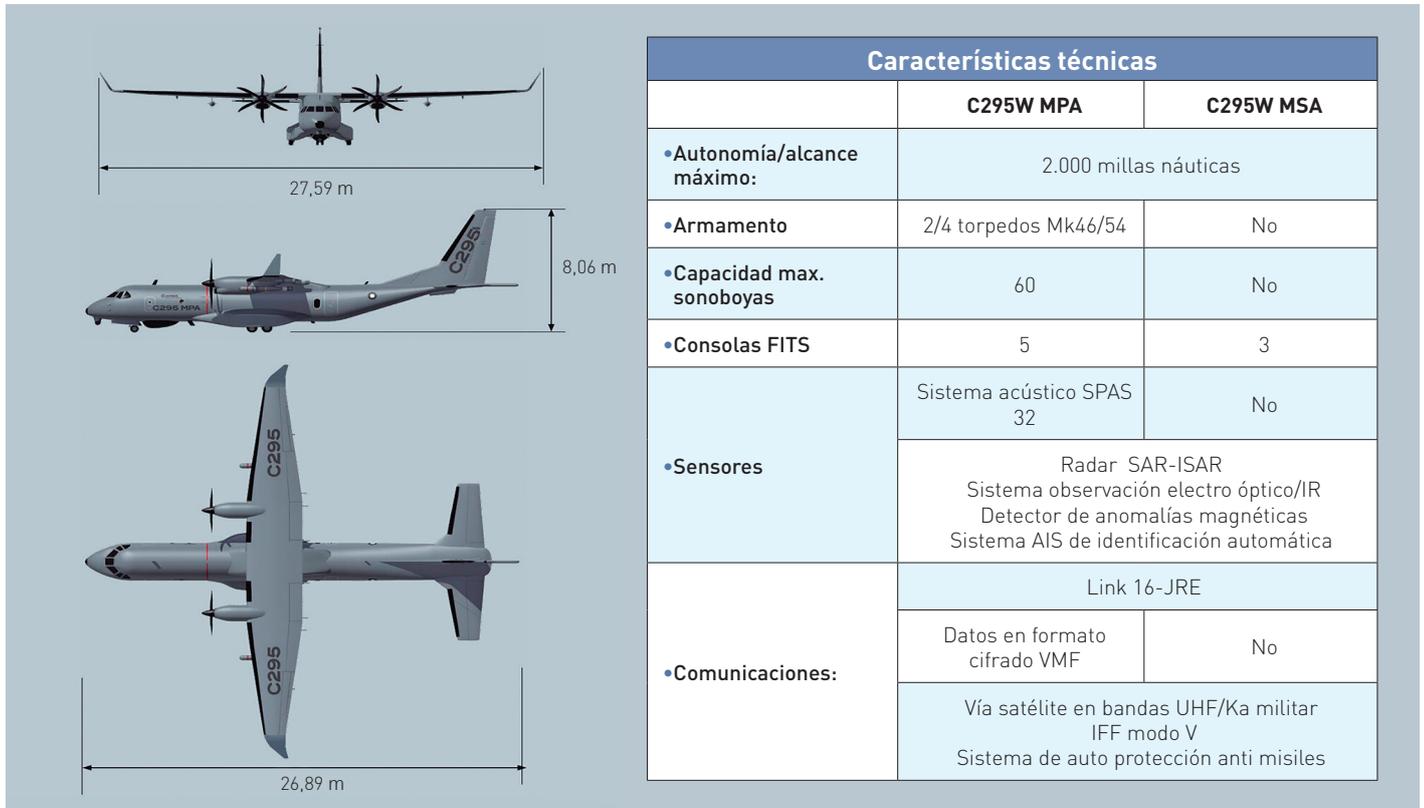
Todos los aviones se fabricarán en la factoría que Airbus posee en el distrito de San Pablo de Sevilla, próximo al aeropuerto internacional de la capital de Andalucía. En principio, tomarán forma en una sola línea de producción, donde se alternarán con pedidos de otros C-295 ya formulados en firme por diferentes países, entre ellos India, México y Serbia.

Con un periodo de fabricación de la primera unidad que se estima del orden de los 50 meses a partir de la firma del contrato entre Defensa y Airbus, el primer avión que recibirá la DGAM será de patrulla marítima. «Las previsiones apuntan que no será más tarde de 2027», puntualiza el jefe de programa. La unidad a la que se adscribirán los nuevos aviones lo



Irish Air Corps

Airbus entregó en junio el primero de los dos C-295 de patrulla marítima que ha adquirido Irlanda.



debe concretar el Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio, aunque lo probable es que sea el Ala 11 estacionada en la base aérea de Morón (Sevilla), donde ya lo estaban los P-3.

LUCHA ANTI SUBMARINA

El programa comprende diez aviones para misiones de vigilancia marítima o MSA y seis para cumplir actuaciones de patrulla marítima o MPA. ¿En qué se diferencian unos de otros? Los aviones catalogados en la esfera internacional como MPA —acrónimo del inglés *Maritime Patrol Aircraft*— «abarcan un concepto operacional muy amplio, que engloba muchos roles y distintos tipos de misiones», subraya el teniente coronel Montero.

Poseen características que «se pueden resumir —indica— en su capacidad para detectar e identificar buques de superficie y submarinos por medio de sensores específicos». En definitiva, lo que principalmente distingue a un avión de patrulla marítima de otros tipos de aviones con conceptos operativos similares «es su capacidad de portar y emplear armamento».

En sus diferentes variantes, la misión principal de los cometidos de patrulla marítima «está enfocada a la guerra anti submarina, lo que implica el empleo de armamento que, en el caso del C-295, serán torpedos u otro tipo de sistemas de armas que se puedan integrar en el futuro», aclara el jefe de programa.

Debido a la necesidad de recuperar en el mínimo plazo posible el rol antisubmarino con aeronaves de ala fija, su armamento para cazar y destruir sumergibles ya estará integrado en el primer ejemplar de serie. Además, cada uno de los seis portará un avanzado sistema de detec-

ción acústica, un detector de anomalías magnéticas (MAD), un radar de apertura sintética (SAR), un sistema de observación electro-óptico e infrarrojo y un sistema de auto protección contra misiles fijado en diferentes partes del exterior de la célula.

También contará con equipos cifrados de comunicaciones vía satélite y sistemas tácticos de enlace de datos por vía terrestre y satelitales, en ambos casos con posibilidades de ampliación y modernización. Un grupo de empresas españolas son las que aportarán su tecnología, entre las que se encuentran Indra, que suministra varios subsistemas, entre ellos el de auto protección; SAES, que integrará el sistema acústico; y TecnoBit, que desarrollará los equipos de cifrado.

AUTONOMÍA NACIONAL

El C-295W en configuración de patrulla marítima supone para la Fuerza Aérea española un importante salto cualitativo desde el punto de vista técnico y de soberanía respecto al Lockheed P-3 Orión. Se distingue de su antecesor «sobre todo, en que aporta autonomía nacional

El presupuesto total del Ministerio de Defensa para este programa es de 1.730 millones

El C-295W supone un gran avance en el apartado de las comunicaciones y enlace de datos

para definir la configuración del sistema y los equipos que portará, lo que asegura una independencia total en su empleo», matiza el teniente coronel Montero. De manera muy especial supone un gran avance en el apartado de las comunicaciones y enlace de datos. Es una plataforma que estará «híper conectada y podrá trabajar

en modo colaborativo con otras unidades aéreas, terrestres y navales», añade el jefe del programa. Sus diferentes opciones de conexión «multiplican de manera exponencial sus posibilidades de empleo, a la vez que capacitan al avión para convertirse en centro de mando y control embarcado, particularmente de cara a la guerra en red».

MISIONES SAR

La autorización del Consejo de Ministros del 20 de junio da luz verde para renovar la actual flota de aviones de vigilancia marítima, que la Fuerza Aérea española denomina VIGMA —acrónimo de Vigilancia Marítima—, que en la esfera internacional son conocidos por sus siglas MSA, del inglés *Maritime Surveillance Aircraft*.

Diez unidades de nuevos C295W se van a convertir en VIGMA para sustituir de modo progresivo a los ocho veteranos CASA Nurtanio CN-235 VIGMA, que están adscritos a las Alas 46, 48 y 49 y se encuentran estacionados en las bases aéreas de Gando (Gran Canaria), Getafe (Madrid) y Son San Juan (Mallorca).

Con varias decenas de años de servicio, son los que mantienen vivas las capacidades nacionales de vigilancia, reconocimiento, búsqueda, salvamento y seguridad en alta mar. El primer C295W MSA que va a relevarlos está previsto que salga en 2028 de la cadena de producción de San Pablo para garantizar la cobertura de los espacios marítimos de soberanía o interés nacional. También son los que, de forma simultánea, atenderán compromisos de cooperación internacional en diversas áreas geográficas, como la operación *Atalanta* de la Unión Europea de lucha contra la piratería frente al Cuerno de África y el Índico occidental.

Las características singulares que aportan los nuevos VIGMA son que disponen de mayor número de equipamientos para labores SAR y mejores sistemas de búsqueda y localización que sus hermanos de patrulla marítima.

Pero, en definitiva, su aviónica a bordo es prácticamente idéntica, incluidos los sistemas que proporcionan las empresas españolas. La diferencia principal estriba en que la compañía Centum aporta el sistema de detección y localización de teléfonos móviles *Lifeseeker*, que facilita las operaciones de búsqueda y rescate incluso en zonas sin cobertura. Además, permite establecer un canal de comunicación entre la persona desaparecida y el equipo de rescate.

Juan Pons



EMAD

Éxito de la industria aeronáutica española

AVIÓN de transporte táctico concebido y desarrollado en los años 90 por la compañía española Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), el C-295 es una evolución del CN-235, un proyecto bilateral de CASA y la sociedad aeronáutica Nurtanio de Indonesia. El primer vuelo del C-295 se produjo en noviembre de 1997 y las primeras unidades entraron en servicio en la Fuerza Aérea española en el año 2001.

Propulsados por dos turbomotores *Pratt & Whitney PW127G* y con una autonomía de vuelo del orden de las once horas, los nuevos 16 C-295W contarán con la versión más avanzada del llamado Sistema Táctico Totalmente Integrado o FITS, acrónimo de *Fully Integrated Tactical System*. Desarrollado por Airbus, muestra a los operadores información táctica y de navegación en tiempo real y permite ejecutar una variada gama de misiones (en la fotografía, destacamento *Marfil*, en Senegal). Más de un centenar de C-295 vuelan en las Fuerzas Aéreas de 35 naciones de América, África, Asia y Europa, entre ellas en las de Canadá, Egipto, Finlandia Francia, Omán, Polonia, Portugal e incluso Vietnam.