

[fuerzas armadas]

LLEGA EL GIGANTE europeo del aire

Ceremonia de entrega
del primer A400M a
España en la factoría
de Airbus en San
Pablo (Sevilla).



El Ala 31 recibe el primer avión A400M español, ensamblado en Sevilla



EL Ejército del Aire español ya cuenta con su primer *A400M*, el avión de transporte militar de última generación fruto del programa de cooperación multinacional más ambicioso llevado a cabo en Europa hasta la fecha. La nueva aeronave con la escarapela rojigualda y la cruz de San Andrés abandonaba el pasado 1 de diciembre la planta de San Pablo Sur, en Sevilla, para volar hasta la base aérea de Zaragoza, sede del Ala 31 en la que prestará servicio y donde, en los próximos años, está llamado a sustituir a la flota de aviones *C-150 Hércules*.

«La entrega de este primer *A400M* marca un hito en la historia de nuestra Fuerzas Armadas», afirmó la ministra de Defensa, María Dolores de Cospedal, en la ceremonia de recepción oficial del avión, que tuvo lugar en el centro de entregas de *Airbus Defence and Space*, situado en la planta de San Pablo.

La ministra resaltó que «este proyecto es la culminación de una muy importante etapa de cooperación con la industria por parte del Gobierno de España y del Ministerio de Defensa». Un sector industrial, añadió, «que tiene una gran potencialidad no sólo en el ámbito de la Defensa y Seguridad sino que revierte también de manera muy importante en la generación de empleos directos e indirectos de muy alta cualificación».

En esa misma línea, Cospedal quiso «agradecer a la industria española el esfuerzo de poner a disposición de las Fuerzas Armadas españolas la tecnología más avanzada para que sean completamente interoperables con los países más avanzados del mundo y estén preparadas para atender cualquier situación por demandante y exigente que sea». Por todo ello, subrayó, «la industria es una más de nuestras capacidades en el ámbito de las Fuerzas Armadas y así tiene que ser tratada».

La ministra de Defensa tuvo unas palabras de recuerdo para los cuatro tripulantes fallecidos en el accidente durante un vuelo de prueba en Sevilla en mayo de 2015. «Este avión —dijo— tiene mucho del orgullo y la valentía de aquellos magníficos profesionales». Sobre las prestaciones militares de la aeronave, señaló que supone «un incremento importante de la capacidad de proyección

TECNOLOGÍA AVANZADA



El A400M es un avión multimisión, capaz de llevar a cabo operaciones estratégicas y misiones tácticas, operando en múltiples configuraciones, como transporte de carga, de tropas, evacuación médica, repostaje en vuelo y vigilancia electrónica, entre otras. El avión tiene como principales características su alta capacidad de carga, gran radio de acción y su operatividad en pistas cortas y poco preparadas.

→ AIRBUS A400M

- Fabricante
Airbus Defence and Space
- Primer vuelo
11 de diciembre 2009
- Propulsión
4 turbopropulsores y 4 hélices de 8 palas
- Velocidad máxima
Mach 0,76 (900 Km/h)
- Altitud
12.200 m (máximo)
- Radio de acción
3.300 Km (a plena carga)

174 AVIONES ENCARGADOS

Alemania	53
Francia	50
España	27
Gran Bretaña	22
Otros	22

CAPACIDAD DE BODEGA

- 37 toneladas de material



- 120 soldados



- 1 helicóptero



de la Fuerza Conjunta y de las Fuerzas Armadas y es un instrumento esencial e importantísimo al servicio del Estado».

En la ceremonia de entrega oficial estuvieron presentes el presidente de Airbus España, Fernando Alonso; el secretario de Estado de Defensa, Agustín Conde, el delegado del Gobierno en Andalucía, Antonio Sanz, el alcalde de Sevilla, Juan Espadas, y el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire Francisco Javier García Arnáiz, entre otras autoridades civiles y militares y trabajadores de la factoría sevillana.

En su intervención, el presidente de Airbus calificó este programa aeronáutico como el «más ambicioso de Europa» y reconoció que en su ejecución se han atravesado «momentos difíciles y complicados». «El camino no ha sido fácil —aseguró—, pero tendremos éxito y superaremos los retos».

Tras los discursos, Alonso entregó al general García Arnáiz las «llaves» del avión con la habitual cinta de *remove before flight*. Un espectáculo de luz y sonido puso el colofón a la ceremonia en la factoría sevillana de Airbus.

Finalizado el acto, a las 2:30 horas de la tarde el avión con matrícula T 23-01 10074 despegó, ya a los mandos de pilotos militares, con rumbo a Zaragoza. Allí, estacionado en la plataforma, frente al hangar, fue recibido por la Unidad de Música del Mando Aéreo General, que interpretaba la *Marcha Imperial*, al tiempo que era bautizado, como marca la tradición aeronáutica, con un arco de agua, formado por los camiones de bomberos de la base, cruzándole sobre el fuselaje.

El secretario de Estado de Defensa, que junto al JEMA había viajado en el avión a Zaragoza para asistir a la recepción, confirmó en declaraciones a los medios de comunicación que, en los próximos seis años, el Ejército del Aire dispondrá de catorce aviones *A400M* de los 27 contratados por España.

CAPACIDADES

El *A400M*, denominado *T-23* en la nomenclatura del Ejército del Aire, supone para las Fuerzas Armadas españolas un incremento importante de su capacidad y será un instrumento muy valioso como plataforma para la realización de aeroevacuaciones médicas a larga distancia o el apoyo a otras instituciones y organis-



mos del Estado en caso de emergencias o catástrofes, tanto en el transporte de personas como en la distribución de ayuda humanitaria.

El sucesor natural del *C-130 Hércules* es capaz de soportar un máximo de 37 toneladas, y cuenta con la capacidad de transportar helicópteros y hasta 120 soldados con todo su equipamiento. Gracias a sus nuevas tecnologías, el *A400M* puede volar a distancias de hasta 4.700 millas náuticas (8.700 km). Sus cuatro motores turbo propulsados, con hélices de ocho palas, le permiten alcanzar velocidades de hasta Mach 0,76 (900 km/h) a 37.000 pies de altitud.

El Ejército del Aire recibirá en los próximos seis años los primeros 14 aviones contratados

Al poder volar más rápido y a mayor altura, también es ideal como avión de reabastecimiento para el repostaje de cazas y otros grandes aviones. Además, responde rápidamente en situaciones de crisis porque puede recorrer mayores distancias dentro de la jornada de una única tripulación sin relevo.

Entre sus características técnicas destaca también su tren de aterrizaje de 12 ruedas que le permiten tomar tierra en diversos tipos de pistas. Gracias a este diseño, el *A400M* puede llevar ayuda humanitaria a diferentes destinos cuando se necesite con urgencia. Además, la posibilidad de volar a diversas alturas permite que las misiones de lanzamiento de paracaidistas se puedan realizar desde 40.000 pies para operaciones de fuerzas especiales hasta solo 15 pies para entregas de cargamentos a baja altura.

PROGRAMA EUROPEO

El primer *A400M* español es el 13º que sale de la planta de Airbus en la capital andaluza este año y el número 34 de los 174 comprometidos por los países que conforman el consorcio militar. El programa vio la luz en 2003 como respuesta a las necesidades combinadas de siete

El primer avión A400M rueda por la pista de San Pablo para emprender el vuelo hasta la base aérea de Zaragoza, sede del Ala 31.



países europeos (Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo, España, Turquía y Reino Unido), a los que se incorporó Malasia en 2005, todos ellos agrupados dentro de la Organización Conjunta de Cooperación en Materia de Armamentos (OCCAR, por sus siglas en francés).

España representa el epicentro del programa. La planta de San Pablo aloja la línea de ensamblaje final, el centro de ensayos en vuelo, el centro de entregas y el centro de entrenamiento de tripulaciones y personal de tierra. Asimismo, las plantas de Getafe, Tablada y Centro Bahía de Cádiz juegan un papel esencial para el desarrollo del programa. En total, más de 1.600 empleados de *Airbus Defence and Space* trabajan en España en el programa, la mayoría de ellos, 1.100, en las plantas sevillanas.

Los grandes componentes del A400M son trasladados a la línea de montaje de San Pablo mediante un avión *Beluga*. Las piezas que llegan por vía aérea a Sevilla son las alas, fabricadas en Reino Unido; el fuselaje y el estabilizador vertical, procedentes de Alemania, y la cabina, que se transporta desde Francia.

Víctor Hernández
Fotos: Pepe Díaz

HA LLEGADO el momento

Coronel Andrés Gamboa de la Calleja
Jefe del Ala 31

CON la entrega del primer A400M al Ejército del Aire, aquella silueta gris que se vislumbraba en el horizonte ya está en el Ala 31, en la base aérea de Zaragoza, la unidad escogida para su operación y que lo ha acogido como el T.23-01.

El desarrollo del avión no ha estado exento de complicaciones y ha debido hacer frente a multitud de retos. En su concepción y diseño se contemplaban avances que harían necesarios otros proyectos de I+D, ya se pensó realmente en el «avión de transporte militar del siglo XXI», un avión de carácter estratégico para el transporte militar y con capacidades tácticas para permitir su operación en cualquier escenario imaginable, llevando su carga directamente hasta el punto donde se necesita, y reduciendo los tiempos y riesgos a asumir por las fuerzas amigas.

Con la incorporación de este primer avión, el Ala 31 se convierte en protagonista de uno de los hitos en el proceso de modernización de nuestras Fuerzas Armadas en aras de una mayor eficacia y eficiencia, contribuyendo al incremento y mejora de las capacidades de la aviación de transporte militar, y proporcionando mayor fuerza y capacidad de proyección. En él se encuentran depositados los deseos y esperanzas para un futuro prometedor en la continuidad de las misiones que realiza la unidad.

El plan de implantación del A400M diseñado por el Ejército del Aire contempla los aspectos de personal, de infraestructura y el propio sostenimiento de la flota. Fruto del mismo, el Ala 31 y la base aérea de Zaragoza se encuentran preparadas para recibirlo. Se cuenta con dos modernos hangares con sus espacios de oficinas y un almacén, necesario para la gestión del material y equipo. Están en marcha las obras encaminadas al acondicionamiento de la zona de aparcamiento y accesos a las pistas y un nuevo edificio que albergará el almacén y taller de motores, a lo que habrá que añadir el establecimiento de un simulador de vuelo.

Con todo, aún queda camino por recorrer, el A400M ha de continuar evolucionando hasta alcanzar su madurez operativa, pero, sin duda, está llamado a ser la columna principal del transporte militar, tanto en apoyo de nuestras Fuerzas Armadas y sus operaciones en el exterior, como de las fuerzas aliadas, y prestando su colaboración frente a catástrofes y emergencias en misiones de ayuda humanitaria.

Frente al *Hércules*, con más de 40 años en servicio, el A400M supone un gran cambio; se puede decir que materializa el salto del mundo analógico al mundo digital y, además, conlleva una nueva forma de gestión. De un lado, en el mantenimiento, desde su inicio adaptado a la normativa de aeronavegabilidad europea que permitirá una mayor interoperabilidad entre los operadores. Por otro, la operación interna en cuanto a la «gestión de cabina», aspecto en el que el A400M está totalmente imbuido de la filosofía de operación de Airbus, lo cual es diferente de lo que se hace con el C-130, avión de fabricación americana y con otro concepto de gestión.

Ha llegado el momento. La visión del nuevo avión en la plataforma del aparcamiento del Ala 31, al lado del *Hércules* que se ve pequeño a su lado, nos enorgullece a todos y renueva los ánimos y el entusiasmo, pero este sólo es el primero de otros «12+1» que recibirá la unidad. La incorporación de esta primera aeronave proporcionará la experiencia necesaria a las tripulaciones y personal que ha de atender la operación y el mantenimiento de todas ellas.

*«El A400M
supone un
gran cambio;
materializa el
salto del mundo
analógico al
digital»*