

CN-235 Vigma:



el Ejército del Aire aumenta su capacidad de vigilancia marítima

JULIO MAIZ SANZ

La Base Aérea de Cuatro Vientos (Madrid), sede del Ala 48 de las Fuerzas Aéreas, fue escenario el pasado día 11 de febrero de la entrega del primero de los EADS-CASA CN-235 reconvertido a la versión VIGMA (Vigilancia Marítima).

El acto fue presidido por la secretaria de Estado de Defensa, Soledad López, acompañada por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), general del Aire Francisco José

García de la Vega, y el presidente de EADS-CASA, Carlos Suárez, entre otras autoridades militares y civiles. Con la entrega de este aparato se inicia un más que necesario refuerzo de las unidades dedicadas a misiones SAR y de patrulla marítima de nuestro EA (Ejército del Aire).

En el transcurso de la soleada mañana los asistentes visitaron el citado avión, tras lo cual se procedió a la firma de aceptación por parte de la se-

cretaria de Estado y el presidente de EADS-CASA. Tras el acto de entrega al 803 Escuadrón, integrado en el Ala-48, cuyos aviones tienen como rol principal las misiones SAR, la secretaria de Estado destacó a los periodistas presentes la importancia del programa de modernización de un total de seis CN-235, a los que se va a pasar a aviones de Vigilancia Marítima, mediante un contrato de un coste de 49,8 millones de euros. Así mismo

EL PRIMER EADS-CASA CN-235,
ADAPTADO A VIGMA (VIGILANCIA
MARÍTIMA), SOBREVUELA UN BUQUE
TANQUE. FOTO EADS-CASA



comentó que se está estudiando actualizar otros dos aparatos, si las necesidades lo requieren y el presupuesto lo permite. Confirmó que los tres siguientes D-4, como se denominan por parte del EA, se entregarán a lo largo de este año y los dos restantes en 2009, a fin de reequipar los tres Escuadrones con funciones SAR, el 801 con base en Son San Juan (Mallorca), el 802 de Gando (Las Palmas de Gran Canaria) y el citado

de Cuatro Vientos, a razón de dos unidades en cada escuadrón.

La designación D-4 se debe a que el EA utiliza la letra D para los aviones dedicados a tareas de salvamento o SAR, siguiendo a una lista de insignes predecesores como los D-1 (Grumman UH-16 Albatros), D-2 (Fokker-27 MPA) y los D-3 (Aviocar especializados en estas tareas), si bien este primer CN-235 conserva también en el momento de

su entrega su anterior matriculación de avión de transporte T.19B-12.

VOLVIENDO LA VISTA ATRÁS

La idea de transformar a parte de los aviones de transporte CN-235, encuadrados en el Ala-35 con base en Getafe (Madrid), en aparatos VIGMA, surge como una necesidad de reforzar la capacidad de patrulla marítima y capacidad SAR. Hay que



VISTA DELANTERA DE UN VIGMA, DESTACANDO LA TORRETA, BAJO EL MORRO, QUE ALOJA UN SISTEMA DE VISIÓN ELECTRO ÓPTICO (TV) Y UNO DE VISIÓN NOCTURNA (FLIR). FOTO: EADS-CASA.

tener en cuenta, además, que la citada Ala de transporte está siendo reequipada con un segundo Escuadrón de aviones C-295.

Durante los últimos años han desaparecido amenazas como la de la Guerra Fría y ha disminuido la posibilidad de enfrentarse a los numerosos submarinos, buena parte de ellos de propulsión nuclear, de la otrora poderosa marina soviética, pero una serie de nuevas amenazas como las del terrorismo promovido por los islamistas radicales ha cambiado el mundo y la percepción de las amenazas.

A estos riesgos se han sumado otros graves problemas como el tráfico de drogas, armas y seres humanos por vía marítima. Para realizar estas

EL VIGMA SITÚA EN SU RAMPA TRASERA UN CONTENEDOR PARA EL TRANSPORTE Y UN SISTEMA DE LANZAMIENTO, POR SI FUERA NECESARIO, QUE LLEVA UNA Balsa Y EQUIPO DE SUPERVIVENCIA EN EL MAR.



operaciones se han ido ideando y sobre todo adaptando una serie de aviones de patrulla marítima, con unos costes operativos más reducidos, en relación con aviones más potentes como los Lockheed P-3 Orion que equipan buena parte de las fuerzas aéreas de la OTAN, que nacieron para enfrentarse a la amenaza submarina latente durante la Guerra Fría.

Aunque en ningún momento se debe prescindir de la capacidad de estos aparatos antisubmarinos y más ante la proliferación de la adquisición de submarinos por países con regímenes muy inestables, políticamente hablando. En este sentido Rusia está vendiendo numerosas unidades de sus submarinos convencionales clase



EL TABLERO DE MANDOS DEL VIGMA HA SIDO DOTADO DE UNA SISTEMA MEDIANTE EL CUAL PILOTO Y COPILOTO PUEDEN OBSERVAR LAS IMÁGENES RECOGIDAS POR EL SISTEMA FITS.



EL VIGMA ESTÁ DOTADO DE SENDOS PUESTOS DE CONSOLAS, DEL SISTEMA FITS, MEDIANTE EL CUAL SE GESTIONA LA INFORMACIÓN RECOGIDA POR LOS SENSORES DEL APARATO.

Kilo, y pronto comercializará una versión muy mejorada de éste, denominada clase Amur. Además China, otro gran constructor de submarinos, estaría poniendo en venta un importante número de sumergibles. Si a esto le sumamos la capacidad de éstos de lanzar misiles antibuque y de crucero, como los rusos 3M-54E y 3M-54E-1, estaríamos ante un vector que no se habría de descuidar en ningún momento.

A esta problemática internacional, se añade una que afecta especialmente a España, la incesante avalancha de inmigrantes sin papeles que llegan, día tras día, a las Islas Canarias.

Estas continuas entradas, en la primavera de 2006, pasan a convertirse



DETALLE DE LA TORRETA, SITUADA BAJA EL MORRO, QUE ACOGE UN SISTEMA DE VISIÓN ELECTRO ÓPTICO (TV) Y UNO DE VISIÓN NOCTURNA (FLIR).

de un grave problema humanitario, en la estrella mediática de todos los medios de comunicación, que la denominan como la crisis de los cayucos, cogiendo el nombre de las embarcaciones que transportan a éstos.

Obviamente, la inmigración ilegal no es un fenómeno nuevo, sino un antiguo y tradicional problema, agravado por la falta de una política coherente y continua en España. A lo largo de los últimos años ha habido múltiples y cambiantes leyes sobre cómo tratar este problema, y en general debido a la tradicional falta de consenso y a la política de “cara a la galería” todas han fracasado. El punto culminante de esta cadena fue, según algunos medios, la masiva regu-



EL VIGMA ESTÁ DOTADO DE UN RADAR DE BÚSQUEDA SITUADO BAJO EL FUSELAJE.



DETALLE DE LA PARTE INFERIOR DEL VIGMA, DONDE SE PUEDE VER LA TORRETA Y EL RADAR DE BÚSQUEDA.



larización del año 2005, muy crítica por nuestros socios de la UE, y que, tal y como anunciaron éstos, provocó un grave efecto llamada de “sin papeles”, que son las principales víctimas de esta situación.

La gravedad de la situación hizo que el Ejecutivo movilizase las FAS (Fuerzas Armadas) en un intento de apoyar a las Fuerzas de Orden Público. Así se ponía en marcha la operación denominada “Noble Centinela” en la que el EA y la Armada han sido los principales protagonistas, sin olvidar la colaboración del Ejército de Tierra, que habilitó campamentos provisionales en tres antiguos cuarteles de Fuerteventura, La Isleta (Gran Canaria) y Los Rodeos (Tenerife).



LA MAYORÍA DE LAS VENTANAS DEL FUSELAJE SE HAN CERRADO, INSTALÁNDOSE SENDAS VENTANAS DE OBSERVACIÓN EN LA PARTE TRASERA DEL FUSELAJE.

LA INMENSIDAD DEL ATLÁNTICO Y LA OPERACIÓN NOBLE CENTINELA

Las islas Canarias son la avanzadilla de Europa y la UE, en medio de la gran extensión marítima del Atlántico que se extiende en esta zona entre África y América. El EA ha sido siempre consciente de la necesidad de vigilar y defender este espacio de soberanía nacional, contando con una preparada Unidad SAR: el 802 Escuadrón, además de otros medios como los cazabombarderos F/A-18A Hornet del 462 Escuadrón y aviones de transporte CN-235, para misiones de transporte entre las diferentes islas y/o la España peninsular.

Desde hace años las costas de Fuer-



EL PRIMER VIGMA SE PRESENTÓ EN LA ACTUAL SEDE DEL 803 ESCUADRÓN EN CUATRO VIENTOS (MADRID), AUNQUE ES OPERADO DESDE LA CERCANA BASE DE GETAFE.

teventura y Lanzarote han sido escenario de la masiva llegada de pateras procedentes del relativamente cercano Marruecos y el antiguo Sahara Occidental español, territorio bajo control de Rabat. Esta ruta fue perdiendo importancia ante el cada vez mayor complejo sistema de vigilancia instalado en estas islas, y manejado por la Guardia Civil, el SIVE (Servicio Integral de Vigilancia Exterior) y las continuas presiones y dádivas de la UE a Marruecos. Desgraciadamente los traficantes de humanos buscaron nuevas rutas, utilizando los cayucos, grandes piraguas de pesca, de hasta 25 metros de largo, donde en cada viaje pueden transportar más de cien personas.

Los cayucos llegan desde Mauritania



DETALLE DEL SISTEMA DE LANZAMIENTOS DE BOYAS Y BALIZAS, INSTALADO EN LA PARTE TRASERA EL FUSELAJE.

(600 Km de distancia desde el puerto de Nuabidú) y Senegal (1.200 Km desde San Luis) principalmente, aunque algunos vienen todavía desde más lejos, de países como Gambia, Guinea Bissau y Costa de Marfil, en travesías que duran a veces hasta diez días.

Ante esta situación la citada operación Noble Centinela, se ponía en marcha el 15 de mayo de 2006, tras varias peticiones urgentes del Gobierno Autónomo de Canarias, y un ambiente de gran impacto mediático y social. Este operativo consiste en realizar un control en aguas de Canarias y adyacentes que sirva de medio de disuasión de las mafias que envían continuamente a los cayucos. Este efecto disuasorio, junto con otras medidas,



EL VIGMA VENDRÁ PROGRESIVAMENTE A DAR RELEVO A LOS D-3A/B (EADS-CASA C-212) DE PATRULLA MARÍTIMA, AUNQUE RECIENTEMENTESE HA APROBADO LA MODERNIZACIÓN DE DOS DE ÉSTOS.

han posibilitado reducir durante 2007 la llegada de cayucos a la mitad, aunque sigue siendo importante todavía la cifra de algo más de 18.000 inmigrantes “sin papeles”, que han llegado durante el pasado año a Canarias.

La acción del EA es muy importante ya que consigue detectar a buena parte de las embarcaciones que llegan e informar a las Fuerzas de Seguridad del Estado y Salvamento Marítimo que las escoltan a Canarias. El plan Noble Centinela destina, en su vertiente naval, tres patrulleros a la acción de vigilancia de las llegadas de los cayucos.

Dentro del dispositivo aéreo de la operación Noble Centinela, se empezaron a emplear dos Fokker F-27 MPA que tiene asignados el 802 Es-

cuadrón SAR con base en Gando, y un Aviocar DB-3B del 801 Escuadrón que se desplazó desde su Base de Son San Juan para reforzar el dispositivo.

Los F-27 MPA son la versión de búsqueda marítima del avión de transporte holandés biturbina, y son unos verdaderos purasangres de su tipo, aunque su antigüedad va pasando factura. España adquirió tres de ellos a finales de los setenta y desde entonces han sido los verdaderos ángeles custodios de la navegación y aeronavegación en el archipiélago canario. Los tripulantes y mecánicos del 802 Escuadrón han mantenido un altísimo rendimiento operativo de estos aviones, manteniendo casi siempre dos en servicio. Aunque el refuerzo princi-

pal del dispositivo llegaba a primeros de junio de 2006 con la incorporación de un cuatrimotor Lockheed P-3B Orion del Ala-11, que tiene su base en la sevillana base de Morón de la Frontera. Estos aviones de patrulla marítima y antisubmarina son los más potentes medios con los que cuenta nuestro EA en este campo, dada su autonomía y sus medios de localización y vigilancia. Aunque se habría de recordar que los cinco P-3B con los que cuenta la unidad están en pleno proceso de modernización, por lo que el operar uno permanentemente es un grave esfuerzo para ésta.

La misión implicó posteriormente a los teóricos potentes medios de la Agencia Europea de Fronteras Exte-



LA ANTERIOR SECRETARIA DE ESTADO DE DEFENSA, SOLEDAD LÓPEZ, SALUDA A LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DEL VIGMA. EL GENERAL DEL AIRE, FRANCISCO JOSÉ GARCÍA DE LA VEGA, TAMBIÉN ESTUVO EN LA PRESENTACIÓN DEL ESTE PRIMER VIGMA.

REFUERZO DE AVIONES DE PATRULLA MARÍTIMA

Ante este panorama se decidió reforzar los medios aéreos de patrulla marítima y SAR. Así el Consejo de Ministros de 22 de diciembre de 2006 autorizaba la transformación de seis aviones CN-235, o T.19 como se designan en el EA, con opción a dos más.

Estos aviones, que estaban adscritos al Ala-35, pasarán a la versión VIGMA/SAR (Vigilancia Marítima), que incorporan FLIR, radar de búsqueda de alta resolución, integrados con el sistema FITS, entre otras mejoras a fin de reforzar los mencionados Escuadrones de SAR.

Estos aparatos, que están siendo transformados en la factoría de EADS-CASA de Sevilla, posibilitarán ir dando de baja a parte de los C-212 Aviocar, de las citadas versiones SAR D-3 A y B, y entregar sendos aparatos a países como Mauritania y Senegal, según comentó la secretaria de Estado, en el acta de entrega, para su empleo contra la inmigración ilegal. Posteriormente durante un viaje de la citada secretaria al archipiélago africano de Cabo Verde, también se ofreció a esta ex-colonia portuguesa un tercer C-212.

En este sentido, preguntada por la

MODERNIZACIÓN C-212

Mientras van llegando los CN-235 VIGMA, el EA, que sigue operando con sus D-3A y B, ha decidido actualizar las capacidades de dos de éstos, a través de sendos contratos por valor conjunto de 3,2 millones de euros concedidos al consorcio europeo EADS-CASA por parte del Mando de Apoyo Logístico del EA, a través de resoluciones publicadas en enero de 2008 en el Boletín Oficial del Estado. La empresa realizará la revisión y actualización de:

–El aparato matriculado como D.3A-01 (un CASA 212 de la serie 100), mediante un contrato por 800.000 euros para la revisión mayor, trabajos adicionales y documentación, por lo que posiblemente este aparato sea cedido a Mauritania, dado que en principio tiene mucha menor capacidad que los D-3B y fue a este país del norte de África al primero que se ofreció un aparato de éstos.

–El D.3B-04 (un CASA 212-200), más moderno, de los denominados pico pato por la inconfundible forma que les da el radomo del morro, que protege el radar de búsqueda AN/APS 128 que cubre 270 grados. Para este aparato existe un presupuesto de 2,4 millones de euros, al incluirse también la instalación del sistema FLIR de guiado por infrarrojos en el avión. Es más que probable que el aparato siga siendo utilizado por el EA. En la actualidad el aparato forma parte del inventario de aeronaves del Escuadrón 801 con base en Son San Juan (Mallorca).

riores (FRONTEX) que, a pesar de los optimistas anuncios del Ejecutivo, quedaron en un pobre apoyo, efectuado casi exclusivamente por Italia, que opera un patrullero y un biturbina ATR-42 de la Guardia di Finanza desde Dakar. El ATR-42 en la versión de patrulla marítima que utiliza el citado Cuerpo, dependiente del Ministerio de Hacienda de Italia tiene una configuración y medios de búsqueda similares a los CN-235 VIGMA.

El último esfuerzo del EA a la crisis consiste en haber trasladado un D-3B del 803 Escuadrón, junto con una veintena de miembros de la unidad al archipiélago de Cabo Verde, situado en el Atlántico Occidental, a fin de vigilar las rutas de paso de los cayucos.

cesión a Mauritania, Senegal y Cabo Verde de estos tres aviones, la secretaria de Estado López indicó que el Gobierno está gestionando esa cesión y que actualmente está tramitando con el Ministerio de Hacienda una partida presupuestaria extra para poder financiar “una puesta a punto” de los aparatos antes de entregarlos a los citados países africanos.

Obviamente estos aviones deben ser revisados por parte de EADS-CASA, y sus tripulaciones y mecánicos deberán ser instruidos por parte de los profesionales del EA. Esperemos que tengan una mayor operatividad que las lanchas patrulleras entregadas por el Ministerio del Interior a Mauritania, Senegal y Gambia, que una vez acabados los programas de asistencia y enseñanza cursados por la Guardia Civil apenas se están usando por motivos a veces tan simples como la falta de presupuestos para combustible y el mal mantenimiento, promovidos por las carencias organizativas y corrupciones que afectan muy a menudo a estas naciones.

Volviendo al acto de entrega, durante la exposición de la responsable política se comentó que el objeto de esta modernización es adaptar estos sistemas de armas a actuaciones, tanto de carácter militar como civil, poniéndose como ejemplo la citada operación Noble Centinela.

Paralelamente a la conversión de los CN-235 en VIGMA, el Consejo de Ministros del día 17.11.07 autorizaba la adquisición de dos aviones de este tipo, aunque serán de la serie 300, por un importe de 50 millones, con unos equipamientos de búsqueda y patrulla marítima FITS, para el Servicio Aéreo de la Guardia Civil, que se desplegarán en Andalucía y Canarias, destinados principalmente a la lucha contra la inmigración ilegal y/o el narcotráfico. De hecho en el acto de presentación de Cuatro Vientos varios Mandos de la Benemérita estuvieron presentes y muy interesados en observar in situ el aparato del EA, a la espera de lo suyos, que según nos comentaban vendrán con una configuración muy similar, excepto en las mejoras propias de un CN-235 serie 300, frente a la 200 de los del EA. Así mismo los citados Mandos de la Benemérita comentaron que se necesita de un fuerte apoyo, tanto de pilotos como

de mantenimiento del EA, para operar sus aviones, al menos al principio.

A este componente habría que añadir la incorporación, casi finalizada, de cuatro aviones CN-235 por parte de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), organismo dependiente del Ministerio de Fomento e incluso recordar los tres C-212-400 de patrulla marítima, que opera la Secretaría General de Pesca Marítima, dependiente del MAPA (Ministerio de Agricultura Pesca y alimentación).

Esta situación de equipar con aviones prácticamente idénticos, destinados a una misma misión, y principalmente en el ámbito de actuación de Canarias, de varios servicios diferentes, justificaría la solicitud de algunos analistas y foros de pedir la unificación del Mando de éstos y los helicópteros, en los que existe una situación todavía de mayor dispersión, en la que participan además los “taifas” autonómicos, en un servicio único de Guardacostas, a imagen y semejanza de la eficaz Guardia Costera de los Estados Unidos. Ante esta pregunta la secretaria de Estado alegó “ Que no se puede unificar en un Mando único por causas legales y de competencias”.

EL ACTO DE ENTREGA

El programa VIGMA de EADS-CASA cambia totalmente las capacidades de los aviones de transporte CN 235 en aparatos altamente cualificados para realizar misiones de vigilancia marítima, con la incorporación de un radar de búsqueda, un FLIR con cámara y sensores infrarrojos, sistemas de comunicaciones de datos en tiempo real por radiofrecuencia y satélite (SATCOM). Todos estos sistemas son coordinados por un sistema FITS (Fully Integrated Tactical System/Sistema Integrado Táctico de Misión) de dos consolas. Así mismo se les ha dotado de un lanzador de balizas y sonoboyas, además de poder deslizar por la rampa trasera botes neumáticos de salvamento.

López explicó que el actual programa de modernización de las seis aeronaves, contempla la opción de actualizar otros dos aparatos, una posibilidad que actualmente estudia el Gobierno.



La secretaria de Estado incidió en que Defensa apuesta por este programa liderado por la División de Aviones de Transporte Militar de EADS-CASA porque permite aumentar la eficacia operativa de la flota del EA con un coste “moderado” en comparación con la compra de nuevas aeronaves.

En todo caso, la autonomía de vuelo de 10 horas y el hecho de tener un alcance de unos 3.000 Km hacen del VIGMA un aparato muy bien adaptado a su misión de patrulla marítima. Otro aspecto importantísimo es la fiabilidad y seguridad, habría que recordar en este punto que los CN-235 del EA no han tenido nunca un accidente a lo largo ya de su dilatada carrera, que comenzó con la entrega de las



DETALLE DEL PRIMER VIGMA DEL EJÉRCITO DEL AIRE, ASIGNADO AL 803 ESCUADRÓN, DONDE SE PUEDE APRECIAR LAS SIGLAS SAR (SEARCH AND RESCUE), PRINCIPAL MISIÓN DEL APARATO. OTRO DETALLE CURIOSO ES QUE COMPATIBILIZA LA MATRÍCULA DE AVIÓN SAR, D.4-01 CON LA DE COLA T.19B-12.

dos primeras unidades al Ala, con sede en Getafe, en 1989.

También señaló que el objetivo de esta modernización es adaptar los sistemas de armas de las FAS a un uso dual, civil y militar, que tiene ejemplos actuales como la comentada colaboración en el control de los flujos de inmigración ilegal en el marco de la operación 'Noble Centinela'. Destacó además las prestaciones operativas del modelo CN-235 y subrayó que su conversión para patrulla marítima sitúa a la flota aérea española a la altura de las mejores del mundo, con unos "patrulleros de primera línea".

El acto estuvo muy concurrido, ya que además de las citadas autoridades, acudieron al acto de entrega del recon-

figurado CN-235 el jefe del Mando Aéreo General (MAGEN), teniente general Carlos Gómez Arruche, el jefe del Mando de Apoyo Logístico (MÁLOG), teniente general Juan Antonio del Castillo Masete y el teniente general José Julio Rodríguez Fernández, actual Jefe de la DGAM (Dirección General de Armamento y Material). Es de destacar que este militar del EA es el máximo responsable de los nuevos programas de armamento con los que se equipan nuestras FAS.

EL FITS: UN SISTEMA INTEGRADO

El sistema FITS es un moderno sistema táctico aerotransportado para aplicaciones de vigilancia marítima y

de seguridad nacional que presenta a los operadores información táctica y de navegación en tiempo real. Diseñado a finales de los noventa por la citada empresa EADS-CASA, y sujeto a continuos avances, puede proporcionar múltiples funciones a los aviones, según la configuración elegida por el cliente. El FITS puede ser configurado con sistemas de operaciones de Patrulla Marítima, tales como Guerra Antisubmarina y antisuperficie (ASW/ASuW), en lo referente al perfil bélico, aunque sin descuidar la capacidad de vigilancia y protección de la ZEE (Zona Económica Exclusiva). Esta función implica misiones de seguridad nacional, protección de fronteras y aplicación de la ley (tráfico de drogas,

control de la inmigración), protección de los recursos naturales, como el control de pesca y la prevención y localización de la contaminación, especialmente de mareas negras, de los mares; y obviamente las tradicionales misiones SAR (Search and Rescue/Búsqueda y Salvamento). De hecho los CN-235 VIGMA del EA están configurados para misiones de vigilancia de ZEE y SAR.

El FITS es un sistema modular y flexible que consta de una serie de consolas universales y reconfigurables, conectadas a dos procesadores tácticos redundantes, mediante un enlace que une las consolas con los sensores (un FLIR Star Safire II y un radar de búsqueda Raytheon Sea Vue situado bajo el fuselaje, debidamente protegido por un radónomo) adaptados a la misión de patrulla marítima a realizar. La gran ventaja del FITS es que proporciona una importante reducción de tareas en los operadores, ya que de manera simultánea se controla y se utiliza la información proveniente de los citados sensores y de los de navegación, los equipos de registro de datos y las comunicaciones tácticas con los Centros de Mando, Control y Comunicaciones (C3), que se realizan mediante enlaces, en tiempo real, del tipo Link-11 y 16.

Otra importante posibilidad es la de poder intercambiar y reconfigurar las consolas, de acuerdo con la operación a realizar, lo que da una gran polivalencia y cubre las necesidades concretas del usuario.

Los operadores de misión pueden ejercer el control sobre los sensores y otros dispositivos por medio de las consolas multifunción (MFC) conectadas a procesadores centrales mediante una red de área local de alta velocidad: normalmente se instalan al menos 6 consolas en los P-3 Orion, 4 consolas para el C-295 ASW, 2 para el CN-235 en su configuración VIGMA y una consola para el C-212 de vigilancia marítima.

El FITS es un sistema probado: está en vuelo desde principios del año 2001 a bordo de un avión C-295, un prototipo, propiedad de la empresa rotulado con el título Persuader, nombre con el que se comercializa el producto en el exterior. Está actualmente también instalado en el primer P-3M

(Modernizado) del EA, un programa el de este avión que está sufriendo bastantes problemas y grandes retrasos, aunque la experiencia obtenida está permitiendo modernizar los P-3 brasileños, instalándoles el FITS entre otras mejoras. Previamente, los C-212 de la Marina mexicana, fueron actualizados con este sistema. El FITS ha sido incluido en otros contratos recientes: con el CN-235 para la Sociedad SASEMAR, en la actualización del sistema de misión del CN-235 para las Fuerzas Aéreas irlandesas (Irish Air Corps) y la Armada de Colombia. Igualmente se dota con C-295 equipados con el sistema la Armada de Chile, y también es posible que alguno de los C-295 encargados por las Fuerzas Aéreas de Portugal lo lleven. Aunque el contrato portaestandarte es el firmado con la Guardia Costera de los Estados Unidos, dado el exigente proceso para ser elegido. En este caso también se beneficiarán de la tecnología del FITS para la integración de sensores y sistemas de vuelo, un trabajo realizado en colaboración con la multinacional estadounidense Lockheed Martin.

No se debería cerrar este repaso sin recordar la frustrada venta de dos CN-235 dotados del sistema a Venezuela. Este contrato, firmado en noviembre de 2005, estaba condenado de antemano debido a la previa y reiterada oposición a la venta por parte de Estados Unidos de parte del material de alta tecnología de uso militar, como son los sensores que equipan los aviones de patrulla marítima fabricados por EADS-CASA, debido a la patente enemistad y las acusaciones de Washington que afirma que el Gobierno de Chavez colabora con países que apoyan al terrorismo internacional como Iran.

Otro punto de interés el día de la entrega fue la afirmación de la secretaria de Estado de "Que las aeronaves estarán apoyadas por un segmento terrestre, con el que tendrán comunicación directa de datos y voz para controlar su zona de responsabilidad". Suponemos que se trata de un programa con el que modernizar los tres RCC (Rescue Coordination Center/Centros Coordinadores de Salvamento) de operaciones SAR, que actualmente opera el EA y

desde los que se coordinan las operaciones, desde Madrid de toda la España peninsular, menos la franja Mediterránea oriental que es responsabilidad del RCC de Baleares, siendo el tercero de los RCC el de Canarias, que desde la citada Base de Gando cubre el archipiélago y sus extensas aguas de ZEE.

TRIPULACIONES

La tripulación de los VIGMA está compuesta por siete profesionales, piloto, copiloto y mecánico de vuelo, dos operadores de consola y dos buscadores que se sitúan en sendos asientos situados en la parte posterior del fuselaje. Los pilotos procedentes del C-212, y otros polimotores, han tenido que realizar la conversión al tipo a bordo de los CN-235 todavía en servicio en el Ala-35, aunque también se ha procedido a trasladar a algún piloto de este Ala al Escuadrón SAR, con la consiguiente ventaja de estar cualificados en él y la experiencia acumulada a los mandos del aparato.

Respecto a los suboficiales que operan las consolas, han realizado un curso de cualificación en la planta de la empresa CASA-EADS de Getafe. Y por lo que se refiere a los buscadores, su trabajo no varía demasiado del realizado a bordo de los C-212, aunque ahora tienen medios mucho más eficaces, como una cámara de fotos unida a un GPS que posiciona el punto cardinal exacto, y la hora donde se ha realizado la foto.

Los primeros oficiales y suboficiales asignados al nuevo avión realizan salidas a diario, normalmente hacía las aguas adyacentes a Valencia, dado que es la cota más cercana a Madrid.

Otro detalle importante es que éste y el otro VIGMA que se entregue al 803 Escuadrón operarán desde la cercana base de Getafe, por las facilidades y equipos que existen para este modelo de avión en esta base, cuna de la aviación española y por las dificultades de operar desde Cuatro Vientos de noche y/o con mala meteorología, ya que el aeródromo carece de la instrumentalización para ello.

Se ha de tener en cuenta que el Ala-48 se trasladará a Getafe, dado que el aeródromo de Cuatro Vientos se cerrará en un breve plazo de años ■