

APAGAFUEGOS DHC-515: UNA RENOVACIÓN NECESARIA

España adquiere siete aviones anfibios de última generación para la extinción de incendios forestales

De menor peso, el nuevo *DHC-515* podrá descargar 7.000 litros de agua, en lugar de los 6.000 del *CL-415*.



De Havilland Canada

La renovación de la flota española de aviones apagafuegos será una realidad a partir de 2028. El Ejército del Aire y del Espacio asume las gestiones que permitirán adquirir siete aparatos *De Havilland Canadair 515*, cinco de ellos financiados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y los otros dos a través de un programa conjunto con la Unión Europea.

El pasado 4 de octubre este proyecto recibió un decisivo impulso en Bruselas. Reunidos en la sede de la Comisión Europea, representantes de España, Croacia, Francia, Grecia, Italia y Portugal y de la empresa *De Havilland Aircraft of Canada Limited* (*De Havilland Canada*) rubricaron la adquisición de un total de 22 aviones *DHC-515*, doce de ellos financiados para formar parte del mecanismo del RescUE. Este organismo de la Unión Europea es el encargado de responder a diferentes emergencias como los grandes incendios forestales, para lo que se está creando una fuerza multinacional de aviones y helicópteros. Aunque dichos medios aéreos serán de cada país, deberán ser activados cuando otro pida ayuda para luchar contra el fuego en su territorio, como ha sucedido recientemente con los incendios en Grecia y Portugal.

FLOTA ESPAÑOLA

Con dicha adquisición conjunta, se podrán renovar parcialmente las flotas de apagafuegos anfibios *Canadair/Bombardier CL-215*, *CL-215T* y *CL-415*, que operan actualmente las referidas naciones. En nuestro país, el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas opera una flota de diez *CL-215T* y cuatro *CL-415*. Estos medios, adscritos orgánicamente al Ministerio de Defensa, dependen funcionalmente del MITECO que decide sobre su utilización, activando para la campaña de verano unas once aeronaves cada año.

Dicha flota se va quedando obsoleta, sobre todo en el campo de la aviónica, a pesar de que en los últimos años se han implementado algunas mejoras, como un sistema de geolocalización y una moderna radio de las denominadas *Salto 8,33*. «Vemos cómo se acerca el momento en que deberemos operar aeronaves adaptadas al cielo único europeo, lo que hace necesaria la renovación», explica el coronel Andrés Gamboa de la Calleja, responsable de la oficina del

Mando de Apoyo Logístico (MALOG) que gestiona el proyecto. Así, en 2018 este órgano del Ejército del Aire y del Espacio presentó al MITECO la necesidad de renovación de la flota.

En el mercado internacional existen muy pocos modelos de apagafuegos anfibios, capaces de recargar aguas en lagos, pantanos, ríos e incluso en el mar si está en buenas condiciones. «Estamos ante un segmento de aviación con apenas alternativas, y el único aparato viable no era otro que la versión mejorada o *enhanced* del CL-415, que presentaba la empresa *Viking Air* —indica el coronel Gamboa—. Además, la

mayoría de los países europeos operan los CL-215T y CL-415, lo que facilita mucho la interoperabilidad, y a la postre ha sido decisivo para que De Havilland Canada, de la que es subsidiaria Viking, ponga en marcha la producción de un modernizado avión anfíbio que ha denominado *DHC-515*».

Mediante el concurso del RescUE, se han ido aunando los pedidos de los citados países, que estaban en un caso idéntico al español de necesidad de renovación de este material. También de Portugal, que necesita urgentemente dotarse de anfibios propios ya que, para atacar grandes incendios como los sufridos este verano en el centro y norte del país, recibe apoyo de los medios del RescUE, especialmente de su vecina España.

El objetivo era lograr al menos 20 pedidos, que era la cifra que exigía DHC para abrir la producción, que se realizará en su planta de Calgary. La posibilidad se abrió en marzo de este año, cuando el referido RescUE anunció la adquisición de doce unidades por un importe de unos 600 millones de euros, que serán financiados por la Unión Europea.

Este lote se repartirá entre España, Croacia, Francia, Grecia, Italia y Portugal, a razón de dos aparatos por nación. Paralelamente, se fueron cerrando otros pedidos de CL-515 por parte de los Gobiernos de Croacia, Grecia, Francia y España, que ha gestionado la compra de cinco más, con lo que el Ejército del Aire y del Espa-



El nuevo *DHC-515* se construirá con materiales compuestos y con una aviónica totalmente adaptada en el campo de la navegación y las comunicaciones.

De Havilland Canada

cio operará, al menos de momento, siete de estos anfibios desde la base aérea de Torrejón (Madrid), sede del citado 43 Grupo. En este sentido el coronel Gamboa comenta que, aunque la financiación se realiza por diferentes canales y se cuenta con un acuerdo conjunto firmado recientemente entre ambos ministerios (Defensa y MITECO), «cada Gobierno ha realizado un contrato bilateral con el Ejecutivo de Ottawa, que prevé retornos industriales en favor de los países adquirentes». En concreto, en nuestro país se ha formado un grupo de trabajo en el que participan expertos del MITECO y del MALOG. La financiación de los cinco aparatos encargados directamente, que ronda los 400 millones de euros, la realiza el MITECO (cuatro de ellos con fondos del denominado Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el quinto directamente a cargo de los presupuestos de dicho Ministerio). Respecto a los plazos, está previsto que la

La incorporación de nuevas tecnologías facilitará mucho el manejo de la aeronave

primera entrega se realice en 49 meses, dado que el comienzo de la construcción de los aparatos en Calgary comenzó el pasado mes de agosto, y estaría a disposición del cliente en septiembre de 2028. A partir de ese momento y hasta 2032 se irían realizando la totalidad de las entregas.

Según el contrato, DHC ofrecerá a los clientes apoyo logístico a las respectivas flotas de CL-515, además de la necesaria formación de sus tripulaciones y personal de mantenimiento, que se trasladará a la sede de la empresa Viking, situada en el aeropuerto de Victoria

(North Saanich). En esa lejana instalación se formarán las primeras tripulaciones y mecánicos del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, que conformarán un núcleo de instructores. De vuelta a España, pondrán en marcha un plan de instrucción propio y podrán colaborar, además, para entrenar a otros usuarios europeos del *DHC-515*.

ANFIBIO MULTIPROPÓSITO

El *DHC-515* es un anfíbio de última generación, construido con materiales compuestos y aleaciones de aluminio, que darán como resultado una aeronave con un menor peso que las actuales, lo que permitirá cargar hasta 7.000 litros de agua en lugar de los actuales 6.000.

Aunque la principal diferencia será su aviónica, totalmente adaptada en el campo de la navegación y las comunicaciones, lo que las hará plenamente compatibles con la normativa del cielo único europea, y que se presentará a sus pilotos en pantallas multifunción digitales. Estas nuevas tecnologías facilitan mucho el manejo de la aeronave, y más en un entorno de alta actividad aérea como los incendios, donde se suceden las operaciones y la presencia de helicópteros y drones. En suma, el moderno *DHC-515* permitirá aligerar de muchas tareas a sus tripulaciones, que podrán concentrarse en la difícil y siempre arriesgada misión de descargar el agua sobre las zonas en llamas.

Julio Maíz