

UD.13 Botijo (CL-215T) / UD.14 (CL-415)

matrícula	nº del constructor	numeral de unidad	a la entrega		notas
			fecha	matrícula	
baja UD.13-1	1010	431-01 (en 05.80), ex 404-01 (desde 01.73), 802 esc. (desde 05.71), ex EC-BXM	04.02.71	CF-TXD	Entregado Montréal 02.02.71, llegado Getafe 08.02.71. Baja y al Museo del Aire (Cuatro Vientos) en 05.94, como 43-01
baja UD.13-2	1013	432-02 (desde 05.80), ex 404-02 (desde 01.73), ex 802 esc (desde 05.71), ex EC-BXN		CF-TXF	Llegado Getafe 08.02.71, perdido Buendía 02.03.81 sin supervivientes
baja UD.13-3	1031	431-03 (desde 05.80), ex 404-03	16.12.74	CF-HNX-X	Al ICoNa en 07.02.95, como EC-983, luego EC-GBP de CEGISA, luego INAER
baja UD.13-4	1032	432-04 (desde 05.80), ex 404-04	18.05.74		Perdido 09.09.88 en Lavacolla (Santiago)
baja UD.13-5	1033	431-05 (desde 05.80), ex 404-05	04.06.74		Al ICoNa en 12.06.95, como EC-959, luego EC-GBQ de CEGISA, luego INAER
baja UD.13-6	1034	432-06 (desde 05.80), ex 404-06	16.06.74		Desde 1990 a sucesivas compañías civiles (entre ellas CEGISA) y Ministerio de Medio Ambiente (2004). Hoy propiedad de INAER (EC-HET); accidentado 25.07.04 en la Bahía de Roses (Girona) y reparado
baja UD.13-7	1035	404-07	19.07.74		Perdido 08.09.76 en Monte Xiabre (Vilagarcía de Arousa)
baja UD.13-8	1036	404-08	20.08.74		Perdido 11.04.77 en Valencia
baja UD.13-9	1037	404-09	09.09.74		Perdido 07.03.77 en Ondarrabia
baja UD.13-10	1038	432-10 (desde 05.80), ex 404-10	28.09.74		Desde 1990 a sucesivas compañías civiles (entre ellas CEGISA) y Ministerio de Medio Ambiente (2004). Hoy propiedad de INAER (EC-HEU).
baja UD.13-11	1051	431-11 (desde 05.80), ex 404-11	16.04.79	C-GUMW	Al ICoNa en 31.11.95, como EC-957, luego EC-GBR de CEGISA, luego INAER
baja UD.13-12	1052	432-12 (desde 05.80), ex 404-12	08.04.79	C-GVNS	Al ICoNa en 27.10.95, como EC-985, luego EC-GBS de CEGISA, luego INAER
baja UD.13-13	1053	431-13 (desde 05.80), ex 404-13	28.03.79	C-GVWX	Perdido 12.10.80 en Beniarrés (Alacant)
baja UD.13-14	1054	432-14 (desde 05.80), ex 404-14	04.04.79	C-GUBI	Al ICoNa en 27.10.95, como EC-958, luego EC-GBT de CEGISA, luego INAER
UD.13-15	1056	43-15, ex 431-15, ex 404-15	28.07.79		Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 21.01.94
UD.13-16	1057	43-16, ex 432-16, ex 404-16	09.08.79		Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 09.06.92
UD.13-17	1061	43-17, ex 431-17, ex 404-17	14.07.79		Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 09.06.92
baja UD.13-18	1079	432-18	28.08.84	C-GBPM	Perdido 13.02.87, Pantano de San Juan (Madrid)
UD.13-19	1080	43-19, ex 431-19	28.08.84		Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 31.03.92
UD.13-20	1113	43-20, ex 432-20	17.08.87	C-GDRQ	Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 31.03.92
UD.13-21	1116	43-21, ex 431-21	02.06.89	C-FFDN	Descartada conversión a CL 215T 6B-11 en Albacete, hecha en AISA (Cuatro Vientos) y entregada 24.04.97
UD.13-22	1109	43-22, ex 432-22	27.11.89	C-GBPU	Descartada conversión a CL 215T 6B-11 en Albacete, hecha en Canadá, entregada 07.06.96
UD.13-23	1117	43-23, ex 431-23	28.06.89	C-FFDO	Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 31.01.94
UD.13-24	1118	43-24, ex 432-24	27.11.89	C-GKDN	Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 17.06.93
UD.13-25	1119	43-25, ex 431-25		C-GKDP	
UD.13-26	1120	43-26, ex 432-26	07.12.89	C-GKDY	Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 26.02.93
UD.13-27	1121	43-27, ex 431-27		C-GKEA	Primera y segunda conversiones a CL 215T 6B-11, entregadas 05.06.91
UD.13-28	1122	43-28, ex 432-28		C-GKET	
baja UD.13-29	1124	43-29, ex 431-29	21.10.91	C-GKEK	Tercera conversión a CL 215T 6B-11, entregada 21.10.91, llegada 26.10.91. Perdido en Mallorca, 25.03.03
UD.13-30	1125	43-30, ex 432-30	21.10.91	C-GBPM	Cuarta conversión a CL 215T 6B-11, entregada 21.10.91, llegada 26.10.91
Bombardier CL 415-6B11 (producidos en North Bay)					
UD.14-01	2064	43-31	11.05.06 o 28.07.06	C-FIFG	Llegado 26.07.06, a Torrejón
UD.14-02	2067	43-32	04.08 o 05.05.08	C-FOWA o C-FQWA	
UD.14-03	2069	43-33	26.06.08 o 09.08	C-FUDY	
UD.14-04	2090	43-34		C-GWEQ	llegado a Torrejón 29.11.13. Oficialmente recibido 10.08.15, tras un año de operar como civil EC-MCQ con la firma INAER

ICoNa Instituto para la Conservación de la Naturaleza

CEGISA Compañía de Extinción General de Incendios

Canadair CL 215 1A-10 **SERIE I:** UD.13-1 y -2 **SERIE II:** UD.13-3 a -10 **SERIE III:** UD.13-11 a -19 **SERIE V:** UD.13-20 a -30

MODELOS

Canadair **CL 215-1A10** (1 significa motores de pistón, A10 Pratt & Witney)

Motores P&W R2800, célula original (1967). Certificación restringida al Canada, EE.UU...

CL215-6B11 (6 por turbina, B11 alude a las P&W Canada)

También denominado CL 215T. Célula original del CL 215 con las mejoras y refuerzos adecuados a las nuevas turbinas, y aviónica mejorada. Conserva el mismo sistema de lanzamiento de dos compuertas.

Los kits de conversión los vende en origen Bombardier Inc., pero son sociedades aeronáuticas certificadas quienes los montan en los aviones a modernizar. Las células que se transformaron en CL 215T están comprendidas entre los números de construcción 1056 y 1125. Le primer contrato, con el Ministère du Transport du Québec, se firmó en Montréal a 29 de marzo de 1989.

La aplicación de los kits consiste en sustituir los grupos motores por des turbopropulsores P&W 123 AF con sendas hélices Hamilton Standard 14SF-17, con góndolas de DH-8-300. A partir del vuelo del segundo ejemplar de preserie se adoptaron alerones asistidos.

El CL 215 T logró su certificado de navegabilidad canadiense restringido en marzo del 91, y el de *utility* en diciembre siguiente. En marzo de 1993 obtuvo un certificado de navegabilidad norteamericano, aunque penalizado con restricciones de uso.

CL 415-6B11

También denominado CL 415 y Bombardier 415. Fabricado a partir de los planos originales para la célula, aporta mejoras desde la cadena de montaje, renovando la estructura completa y adaptación a misiones polivalentes con aviónica moderna (en particular el radar, que también se puede retrotraer al 215T). Sistema de lanzamiento modificado, con cuatro compuertas. Continúa teniendo una certificación restringida que le veda el transporte de pasaje.

En España: para el inicialmente denominado *Servicio Nacional de Hidroaviones*, en 1974 se adquieren los UD.13-3 a -10; en 1976-77 se decide comprar otros 7 (-11/-17), recibidos en 1979. En 08.84 se compran 2 más para reponer 2 bajas 80-81. En agosto de 1989 Agricultura contrata 10 más, con 15 kits de remotorización: es decir, se adquieren 10 aviones nuevos para convertir a CL 215T, más los kits para retrotraer a esa versión otros 5 que ya estaban en servicio. Con esta operación, España se convirtió en cliente de lanzamiento de la conversión del CL-215 a turbina. Desde ella se desarrolló el CL-415.

En 1997 el Ejército del Aire (ya siempre en su grupo 43, ahora de la *Unidad Militar de Emergencias*) sólo empleaba los de turbina, 15, numerados a partir del UD.13-15 inclusive. Oficialmente se denominan UD.13T, pero nunca han pintado esa T en sus derivas. Los 7 remanentes entre los anteriores no convertidos a turbohélice, sino que conservaban motores de pistón, los compró el Ministerio de Agricultura, luego Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino (1997), operándolos a raíz de los pertinentes concursos sucesivos primeramente CEGISA y luego INAER (que aún en 2012 conservaba los siete, aunque los EC-HET y HEU son ahora propiedad de la propia INAER).

En cuanto a los CL-415, se habló de adquirir hasta 10 (2008).

El cuarto y, por ahora último, tuvo un calendario accidentado: aprobadas medidas urgentes el 28.06.13 y contratación aprobada el 12.07.13. En octubre de 2013 se hizo público el contrato, por 37 millones de \$ (incluidos recambios y apoyo).

Este cuadro se ha basado en gran parte en la lista <http://canadairs.marignane.free.fr/forum/viewtopic.php?p=9074>

E.22 (U.22 oficialmente, nunca aplicado: Beech C.90 King Air)

<i>matrícula</i>	<i>numeral de unidad</i>	<i>nº del constructor</i>	<i>notas</i>
[U.22-01] E.22-01 (ex E.22-10)	409-30 (2014), ex 42-30, ex EC-COL	LJ666	
[U.22-02] E.22-02 (ex E.22-4)	409-31 (2011), ex 42-31, ex EC-CHA, ex 744-93	LJ621	
baja E.22-03, ex E.22-6	42-32, ex EC-CHC y ex 744-95	LJ624	estrellado 18.02.04 Parla (Madrid), baja en 42 Gr. 02.08.04
[U.22-04] E.22-04 (ex E.22-1)	409-33 (2017), ex 42-33, ex EC-CDI, ex 744-90	LJ603	
[U.22-05] E.22-05 (ex E.22-2)	409-34 (2017), ex 42-34 (06), ex EC-CDJ, ex 744-91	LJ605	

casi toda esta información data de 2008 y procede de nuestro muy apreciado amigo **José Luis González Serrano**, en <http://www.network54.com/Forum/394728/thread/1225273152/Matriculas+de+los+Beech+King+Air+C90>

P.3 (Orion)

matrícula	numeral de unidad	serial U.S.Navy (BuNo)	nº del constructor	entrega	al Ejército del Aire	notas
P3A						
baja P.3-1	22-21 (ex 221-20)	152153	5123	15.03.65	01.08.73	finalmente empleado para entrenamiento; baja 11.17
baja P.3-2	221-21	152149	5119	03.03.65	(llegados	perdido 08.07.77 al despegar de la Base de Jerez
baja P.3-3	22-22 (ex 221-22)	152145	5115	12.01.65	25.07.73)	acabado 03.01.65, último vuelo 09.08.12, baja mismo mes
baja P.3-4	22-23 (ex 221-23)	150507	5033	30.12.62	06.07.79	1975 bautizado <i>Spirit of Liberty</i> . Al devolverse, convertido en <i>UP-3A</i> de transporte. En 1993 como <i>P-3ACH</i> al ala VP-1 de la Marina Chilena, N-402, desde 2006 en la Base de Viña del Mar como banco de pruebas estático, en museo en 2015
baja P.3-5	22-24 (ex 221-24)	150510	5036	18.02.63	12.12.79	alquilados por la US Navy hasta 09.91 En Ee.Uu. a Hawkins & Powers como fuente de repuestos. Con conversión P-3A <i>Aerostar</i> almacenado en Sacramento por Aero Union y VRB Corp. con matrícula N917AU y número de fuselaje 17
baja P.3-6	22-25 (ex 221-25)	150513	5039	10.04.63	21.09.79	03.07.90 a EeUu., a la Naval Research, 1991 Blackhills Aviation, 1996 fuselaje de enseñanza en el Texas State Technical College, 2001 a Aero Union/ Neptune Inc. como apagafuegos con conversión P-3A <i>Aerostar</i> , matrícula N920AU y número de fuselaje 20. Desde 2011 almacenado en IMP de Halifax (Canadá), len 2013 por VRB Corp.
baja P.3-7	22-26 (ex 221-26)	150516	5042	10.05.63	06.06.80	1975 bautizado <i>Spirit of Bunker Hill</i> . Alquilado a la US Navy y en 15.02.90 comprado para el Museo del Aire, donde se instaló en ¿04.03?
P3B						

en la Real Fuerza Aérea Noruega (333SKV)

P.3M-08 (ex P.3B-08, ex P.3-8)	22-31	154583	5264	17.06.68	07.06.89	llegado a Jerez 07.06.89; el 14.06.13 cumplió 45 años	Finn Lambrechts 583, desde 14.03.80
P.3M-09 (ex P.3B-09, ex P.3-9)	22-32	156599	185-5301	24.01.69	19.04.89	19.04.89 a España, Jerez. 06.03 prototipo de la modernización P-3M	KK-L <i>Fridtjof Nansen</i> 599, desde 01.04.69
baja P.3B-10 (ex P.3-10)	22-33	156600	5302	30.01.69	04.11.88	Se renunció a modernizarlo por su pésimo estado: en 2012 inmovilizado en Sevilla	KK-M <i>Roald Amundsen</i> 600, desde 01.04.69
baja P.3B-11 (ex P.3-11)	22-34	156601	5303	19.02.69	02.12.88	En 2010 se renunció a modernizarlo. Para canibalizar.	KK-N <i>Otto Sverdrup</i> 601, desde 28.04.69
P.3M-12 (ex P.3B-12, ex P.3-12)	22-35	156602	5304	27.02.69	06.09.89		KK-O <i>Gunnar Isachsen</i> 602, desde 16.08.69. En 13.09.87 colisión en vuelo con un Su27 soviético

Para los P3B, comprados nuevos por la Real Fuerza Aérea Noruega (excepto el primero), las discrepancias de varios meses entre fecha de entrega y de incorporación a la 333SKV obedecen a su paso por el Ala de instrucción VP-30 de la U.S.Navy. El Ejército del Aire los compró a Noruega por 4500 millones de pesetas.

Matrículas de los P3B en España: bajo la forma P.3B- a partir de 2004, y una vez modernizados bajo la forma P.3M- a partir de 2010.

Armamento: Torpedos Mk46 Mod 5, mina Mk36 *Destructor* con cola frenada Mk15, mina Mk52
Bombas BR-250, lc. de 70 mm, bomba Rockeye Mk20
Admiten misiles AGM84, AGM-65G *Maverick*, AIM-9L

Este cuadro se basa en buena medida en la lista <http://www.p3orion.nl/alhr.pdf>