



## Fernando de Caralt ante los periodistas

### "El EDSA ni hunde ni salva a CASA"

- "Yo soy un empresario que dedica todos sus esfuerzos a fabricar y vender aviones"
- El Presidente de CASA anunció la venta de nueve aviones C-212

El día 22 de marzo, el Presidente Director General de nuestra Empresa, D. Fernando de Caralt, compareció, por primera vez ante la prensa y medios especializados y respondió cumplidamente a las múltiples preguntas que se le hicieron.

El Presidente de CASA, Fernando de Caralt, contactó por primera vez, después de su toma de posesión, con los periodistas de los diferentes medios de comunicación nacionales y madrileños que cubren la información sobre aeronáutica y defensa. Caralt, hizo una amplia exposición y análisis sobre el tema EDSA y, posteriormente, se sometió a las preguntas de los informadores.

Al referirse a la decisión sobre el programa EDSA, resaltó los siguientes puntos:

1º) Mostró su gratitud y reconocimiento a las gestiones realizadas en apoyo del AVIOCAR, por el Ministerio de Defensa, Ejército del Aire, Ministerio de Asuntos Exteriores, personalidades del Gobierno, la Administración y del INI, así como también a la Embajada y Misión Militar USA en España, "que han hecho, sin escatimar esfuerzos, todo cuanto ha estado al alcance de su mano".

En este mismo sentido también hizo público su agradecimiento al interés demostrado fehacientemente por los medios de comunicación social y los periodistas.

2º) Fernando de Caralt señaló que, hace aproximadamente año y medio, CASA vio la posibilidad de participar en el Programa EDSA, del que "puedo decir con orgullo que hemos sido finalistas en una apretada lucha". El EDSA ha significado un gran esfuerzo de CASA, llevado a cabo por un equipo muy profesionalizado, al mismo tiempo que también contratamos en su día las Asesorías que estimamos pertinentes, como por ejemplo el caso de McDonnell Douglas, que colaboró con CASA como asesora, pues no hay que olvidar que la información enviada a EE.UU., solamente en papel llegó a pesar 500 kilos.

3º) Fernando de Caralt se mostró contrario a cualquier pronunciamiento con intencionalidad política sobre la decisión del EDSA, puesto que "yo soy un empresario que dedica todos sus esfuerzos a fabricar y vender aviones". A continuación explicó las cualidades del C-212 AVIOCAR, operativo en 11 Fuerzas Aéreas a lo largo y ancho de todo el mundo, sin contar las Compañías Civiles que lo utilizan, e hizo hincapié en que el avión está ya probado en operaciones reales de carácter bélico y dijo: "nosotros seguimos pensando que es el mejor en su clase". Al repasar las razones de la polémica decisión, Caralt reseñó que, al

parecer, en los criterios de valoración decisivos, se había tenido en cuenta la mayor capacidad de Sherpa en función del precio. Destacó, sin embargo, que ambos aviones cumplen los requisitos mínimos exigidos en las bases del Programa EDSA y al referirse a la problemática de los precios, indicó que los británicos, cuyo precio de mercado es de 1 millón de \$ más caro, rebajaron sus precios, lo que hace suponer que su Gobierno subvencionó a sus aviones en una cifra estimativa de unos 18 millones de \$, colocándose al mismo nivel económico que la oferta española.

4º) Caralt resaltó la importancia que tiene la experiencia adquirida por CASA "que se va a capitalizar para futuros contratos y materialización de posibilidades comerciales". En estos términos también subrayó que la USAF es cliente de CASA desde hace 27 años y que en Getafe se revisan los Phantom destinados en Europa, en cuyos trabajos Construcciones Aeronáuticas ha sido galardonada 3 veces con la distinción honorífica "cero defectos Award" y que la decisión del EDSA no tiene por qué empañar estas relaciones; es más, CASA pretende, para un futuro no muy lejano continuar trabajando para la USAF revisando a los sustitutos de los actuales Phantom en vías de extinción operativa.

5º) El EDSA, pese a ser un contrato interesantísimo, "ni hunde ni salva a CASA —añadió Caralt— puesto que en el año en que más incidencia hubiese tenido, sólo hubiera representado un 10% de la facturación total de la empresa. La empresa vive de muchas pequeñas ventas que le dan mayor seguridad y, por ejemplo hoy puedo anunciar como primicia nuevas ventas del AVIOCAR, realizadas en los últimos 3 meses: 4 aviones para Paraguay y 5 para Colombia. Además de la venta realizada a la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones y la de 4 CN-235 para Arabia Saudita.

CASA tiene otras fuentes de negocios —prosiguió— y entre ellas acaba de lanzarse el AIRBUS A-320, en el que CASA participa con un 5,5% y otros programas de gran alcance que se están instrumentando en estos momentos y entre los que puedo citar el del Futuro Avión de Combate Europeo (EFA).

## Nuevas instalaciones en el Sur

### • Naves para el CN-235 en Factoría de San Pablo

En vista del próximo comienzo de los trabajos de montaje del nuevo avión CN-235, Construcciones Aeronáuticas está construyendo en su factoría de San Pablo, Sevilla, una nueva nave de montaje y otra de pintura.

La primera tiene unas dimensiones de 80 m. de longitud por 72 de anchura y 10 m. de altura útil con posibilidades de ampliación en sentido longitudinal. A lo largo de la nave van adosados unos anexos de tres plantas para oficinas, talleres auxiliares y almacenes, estando proyectado que estos últimos estén completamente automatizados. Está dotada también de sus correspondientes instalaciones de aire a presión, electricidad y agua, estando totalmente climatizada.

La nave de pintura, de moderno diseño, tiene 60 m. de largo por 30 de ancho y 10 m. de altura útil, y cuenta también

con anexos en toda su longitud. De entre sus principales características destacan las instalaciones especiales de calefacción por fluido, de circulación de aire y de lavado de aire por agua. Junto con el aislamiento térmico de la nave, estas instalaciones permiten conseguir temperatura y humedad uniformes en todos los puntos del interior, así como la regulación de las mismas a los niveles requeridos por las diferentes operaciones de imprimación, pintura, secado, etc.

Su avanzado diseño permite la separación de dos zonas que resultan aisladas entre sí para la preparación y aplicación final de la pintura. Cuenta asimismo con un sistema de impulsión-expulsión de aire para la purificación y limpieza del ambiente.

### • Ampliación de la nave de maquinaria en Factoría de Tablada

A principio del mes de marzo se iniciaron, en la Factoría de Tablada, obras de ampliación en la actual nave de maquinaria. Esta ampliación (de 4.512 m<sup>2</sup>), permitirá a CASA disponer de un "Centro integrado de Control Numérico" para el mecanizado de grandes piezas estructurales.

Ello supondrá un importante salto tecnológico de nuestra Empresa, que puede proyectarla a los necesarios niveles de competitividad entre las industrias del sector.



## HemeroteCASA

### Hace treinta años se decía

Hace treinta años se comenzó a publicar un *Boletín C.A.S.A.* En septiembre de 1954, apareció el nº 1, como Segunda Epoca, de un primer intento que se hizo por los años 30. Es la intención de Noticias CASA traer algunos retazos que por aquel entonces eran noticia, curiosidad o mera anécdota.

#### *Sabía Vd. que...*

...el Douglas DC-3, que fué proyectado allá por el año 1930, hace todavía, en 1954, cerca de la cuarta parte de los transportes aéreos de pasajeros en el mundo.

...están muy avanzados por distintas casas los proyectos de helicópteros de transporte, de doble rotor y capacidad para cuarenta o cincuenta pasajeros, que

en un futuro próximo sustituirán a los aviones para transportes de tipo medio.

...son ya una realidad los aviones de caza de despegue y aterrizaje vertical de propulsión a chorro, habiéndose realizado dos prototipos (el Lockheed XFV-1 y el Convair XFY-1).

...en Suiza el dueño de una pequeña posada próxima a un aeropuerto, molesto por el ruido de aterrizaje y despegue de los aviones escribió al Gobierno diciendo que establecería por su cuenta una barrera de globos cautivos con cables metálicos para impedir los vuelos.

...al susodicho posadero le costó la carta 30.000 francos como multa que le impuso el Tribunal por "amenazas a la salud pública".

**Nº 1 del Boletín CASA, 2ª época. Septiembre 1954**

**Reportaje****A 100 millas de la costa gallega****• Un francés debe su vida al AVIOCAR****• Un C-212 del SAR protagonista del rescate**

**Aerodromo Militar de Cuatro Vientos.** Día 25 de septiembre de 1983; a las 8:00 se eleva al cielo el Aviocar D.3B del SAR (Servicio de Búsqueda y Salvamento); su tripulación: Comandante Vicente Devesa, Capitán Antonio Valderrábano, Subteniente Teodoro Aldea y los Sargentos Manuel Prada y Luis Sánchez; la misión: búsqueda de embarcación perdida en el mar.

Entre 90 y 100 millas de la costa gallega ha sido detectada una pequeña embarcación a la deriva. El satélite soviético del Sistema de Vigilancia SRSAT-COSPAS ha recibido las señales de emergencia de una pequeña embarcación que el océano mece en sus aguas totalmente desarbolada y, posiblemente, con alguna persona a bordo. F1 RCC de Toulouse (Centro Coordinador de Salvamento), recibe la información y, a su vez, la transmite a los RCC coordinados que inmediatamente alertan a sus unidades y comienzan a tomar las medidas necesarias para el salvamento. El remolcador Mahón AR-51 de la Armada inicia, también, la búsqueda desde La Coruña.

Nuestro Aviocar, al que, por su morro alargado portador del sistema radar, llaman familiarmente "Fofito", con los depósitos repletos, se dirige a las coordenadas recibidas. La mañana otoñal es fría y la tripulación, avezada en situaciones difíciles, guarda un silencio mañanero y brumoso mientras se navega a 11.000 pies para ahorrar combustible. Se trata de buscar, encontrar y salvar algo diminuto en la inmensidad de las aguas. Es posible que los navegantes o el navegante solitario esté vivo; es posible que su situación sea desesperada; es probable que un golpe de ola lo haya arrastrado de la cubierta y a esas horas sea pasto de los peces en las profundidades marinas. Cinco personas, a bordo de un Aviocar equipado con sistemas de radar y todo tipo de instrumentos para localización y salvamento, aún conservan el regusto del café con leche que tomaron en la cantina de Cuatro Vientos. Son los hombres del 803 Escuadrón del SAR. Abajo del todo se ve La Coruña y un mar tranquilo se perfila en el horizonte. Parece imposible localizar en él a una embarcación de 6 ó 7 metros de eslora; pero esto no importa ni es tiempo de pensar en ello. Sobre las coordenadas recibidas en Madrid, a través de Toulouse, se baja todo lo posible y se navega en círculo. Ni el radar ni la vista detectan nada, sólo la sombra del C-212 se refleja en las aguas azul-plomizo del océano. El Comandante de la nave, Vicente Devesa, en contacto con el RCC de Madrid, decide seguir la búsqueda por los alrededores.

Son las 10:30. Al fondo, no lejos del punto fijado, se mueve lentamente una mancha negra y grande. Es un

petrolero. Se trata de establecer contacto; pero el barco no tiene equipo para emitir en la onda del avión y se comunica su localización a los centros RCC para que, a través de otros medios, lo pongan al corriente de la búsqueda.

Nuestros hombres, los tripulantes del Aviocar, continúan la misión y a las 10:35 ven un punto que se mece en el mar. Se hacen varias pasadas y efectivamente se constata la presencia de una pequeña embarcación desarbolada a la deriva. Sobre la cubierta, una persona tumbada permanece impasible a los vuelos rasantes del C-212. La duda, la terrible duda de si este hombre vive o no, pasa rápidamente por la mente de los tripulantes del avión. Inmediatamente se lanzan botes de humo localizadores a su alrededor y se señala con pintura verde fluorescente.

La misión de búsqueda y localización se ha cumplido, pero ahora hay que reaccionar con rapidez y lograr la salvación. Se sabe que un remolcador de la Armada ha salido de La Coruña y que un avión francés también ha despegado. A toda prisa se vuelve sobre el petrolero que ya ha sido alertado. El Aviocar gira sobre el buque, el "Licorne Pacifique", y con sus pasadas le indica la ruta a seguir; por fin, aquel, cambia el rumbo y se dirige al lugar de localización. Aún humean los botes señalizadores cuando el tentáculo de una grúa del barco abraza a la pequeña embarcación y la posa suavemente sobre su gran cubierta.

Son las 11:20 y los pechos de la tripulación del Aviocar se inflan mientras desaparece el cosquilleo que hacía tres horas les rondaba el estómago. Hasta el avión parecía sonreír desde su morro alargado.

12:30, se toma tierra en La Coruña para repostar.

15:10, se despegue de La Coruña con destino a Cuatro Vientos.

16:20, se toma tierra en Cuatro Vientos dando por finalizada la misión.

La tripulación baja del aparato y el Comandante da una cariñosa palmada al fuselaje de nuestro avión. Cinco cafetitos humeantes esperan en la cantina del 803 Escuadrón del Servicio de Búsqueda y Salvamento. Luego vendrá el frío informe oficial con cifras, datos técnicos y fechas y horas. Atrás queda una embarcación de recreo salvada del océano, la "Cagujlle Blues", sobre la cubierta de un petrolero en busca de un puerto, y un naufrago, al que unos hombres y un avión le han salvado la vida. Han pasado diez horas desde el inicio de la operación. Otra operación de salvamento más, realizada a bordo de un Aviocar también llamado "Fofito" entre sus amigos del SAR.

## EL SAR

El SAR (Servicio de Búsqueda y Salvamento) es un sistema de seguridad que abarca el Mediterráneo Occidental en el que colaboran Italia, Francia, España y otros países que, a través de centros RCC, se mantienen en constante alerta ante posibles catástrofes, naufragios o accidentes. El SAR Español es el primero fundado en el mundo; data de la 2ª Guerra mundial.

El área de responsabilidad de España, la cubren los tres centros de coordinación de salvamento (RCC); este servicio lo manda actualmente el Coronel Gil del Real, y cuenta con las unidades de salvamento en Palma (801 escuadrón),

Ganda (802 escuadrón) y Madrid-Cuatro Vientos (803 escuadrón), cubriendo un amplio radio de acción que abarca toda la Península y los Archipiélagos.

El 801 Escuadrón está mandado por el Teniente Coronel Oliver y cuenta con 5 Aviocar, 3 helicópteros Super-Puma; el 802, lo manda el Teniente Coronel De Francisco y tiene 3 Fokker 27 y 4 helicópteros Super-Puma; el 801, está mandado por el Teniente Coronel Soriano y entre sus efectivos se encuentran 4 Aviocar, 3 helicópteros Super-Puma y 5 Allouettes que se usan principalmente para rescates de montaña.

Comunicados con el Sistema de Satéli-

tes de Vigilancia SARSAT-COSPAS, en el que participan EE.UU., Canadá y URSS entre otros países, están interrelacionados a través de los centros RCC, que con modernas técnicas mantienen un contacto permanente entre sí y una coordinación adecuada a las situaciones geográficas y tipo de misión a realizar.

El SAR español ha llevado a cabo importantes misiones, como puede ser su destacada participación en las inundaciones de Levante, Cataluña, Norte, etc., entre otras y, por supuesto, participa en numerosos traslados de enfermos con problemas, prestaciones humanitarias, etc.

## Visitas a CASA

### • Jornada de Trabajo del Ministro de Defensa en CASA

El Ministro de Defensa Narciso Serra, visitó, el día 2 de marzo, la Factoría de Construcciones Aeronáuticas, S.A. en Getafe. Estuvieron presentes en la visita el Secretario de Estado para la Defensa, Eduardo Serra, el Presidente del I.N.I., Enrique Moya, el Director General del I.N.I., Luis Orueta, el Director de la División de Defensa, Felipe Cons y el General Andrés Jiménez, Director General de la DGAM.

El Presidente de Construcciones Aeronáuticas, S.A., Fernando de Caralt que, acompañado de los Directivos de la Empresa, recibió al Ministro y a los acompañantes, expuso los actuales planes de CASA y también la planificación de los mismos en el inmediato futuro; resaltando la importancia y la soberanía nacional encardinada dentro de la nueva política industrial-militar que en estos momentos desarrolla el Ministerio de Defensa y que es de gran interés para todo el Estado Español.

En la visita a Getafe del Ministro de Defensa, que puede calificarse como una jornada de trabajo, se giró, también, visita a diversas dependencias de la Factoría, deteniéndose en la nave de Airbús, mantenimiento de la USAF y aviones C-212, CN-235 y C-101.

A primera hora de la tarde el Ministro dió por finalizada su visita. Es de resaltar la perfecta coordinación que se está produciendo entre el Ministerio de Defensa y CASA en cuanto a estrategia y planificación industrial de cara al futuro.

*Cuando este número de Noticias CASA se entrega a imprenta, el Ministro de Defensa venezolano, está realizando una visita a nuestra Factoría de Getafe.*

### • El Ministro alemán de Defensa visita Construcciones Aeronáuticas, S.A.

Manfred Worner, Ministro de Defensa de la República Federal Alemana, visitó, el día 28 de febrero, la Factoría de Getafe de CASA. En la misma, fué recibido por el Presidente de CASA, D. Fernando de Caralt y altos cargos de la Empresa. Al Ministro alemán le acompañaban el Secretario para la Defensa Eduardo Serra, los Embajadores Foncillas y Brünner y una Delegación Militar Española encabezada por el General Pardo de Santayana.

El Presidente de Construcciones Aeronáuticas, después de dar la bienvenida al Ministro alemán, realizó una presentación técnica de la Empresa y, posteriormente, se giró visita a la Factoría, deteniéndose los visitantes en las instalaciones electrónicas del CAD/CAM y en las naves de fabricación de fibra de carbono y Airbús (ambos países son miembros del Consorcio Airbus Industrie). Seguidamente pasaron a la Línea de Vuelo donde el Ministro alemán se interesó por el C-212 español en sus diversas versiones militares y civiles y, también en el entrenador básico avanzado C-101, sentándose en la cabina del piloto y demostrando vivo interés por las cualidades técnicas tanto des Aviocar como del C-101.

Tras un cambio de impresiones con el Presidente de CASA y su equipo técnico, el Ministro alemán, dió por finalizada la visita a Construcciones Aeronáuticas.

# Noticias TELEX CASA



Departamento de Relaciones Públicas y Prensa

AYER, DIA 5, EN GETAFE

-----

VISITA DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE.

-----

EL TENIENTE GENERAL SANTOS PERALBA, JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE, VISITO, EN LA MAÑANA DE AYER, LA FACTORIA DE CASA EN GETAFE. ACOMPAÑABAN AL TENIENTE GENERAL SANTOS PERALBA, EL SEGUNDO JEFE DEL ESTADO MAYOR, GENERAL GABRIEL DE LA CRUZ Y LOS GENERALES JORGE MORA BAÑO, EMILIO RECUENCO Y LUIS GABALDON. FUERON RECIBIDOS POR EL PRESIDENTE DE CASA, FERNANDO DE CARALT, MANTENIENDO UNA SESION DE TRABAJO EN LAS INSTALACIONES DEL EDIFICIO DE PROYECTOS. DURANTE LA REUNION, CARALT EXPUSO LA PLANIFICACION DE LOS DISTINTOS PROYECTOS DE FUTURO QUE TIENE EN ESTUDIO CASA EN ESTOS MOMENTOS, IDEAS PROPIAS DE DISEÑO Y FABRICACION, ASI COMO TAMBIEN ESTUDIO DE COLABORACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA COMERCIAL.

A CONTINUACION SE GIRO UNA VISITA A LA FACTORIA, DETENIENDOSE LOS VISITANTES EN LAS INSTALACIONES DEL T.M.D., DONDE SE INTERESARON POR EL CN-235 Y LA MARCHA DE ESTE PROGRAMA. DESPUES DE DETENERSE EN LA NAVE DONDE SE TRABAJA CON LA FIBRA DE CARBONO, LA VISITA FINALIZO CON UN ALMUERZO DE TRABAJO EN EL COMEDOR DE INVITADOS DE LA FACTORIA, DURANTE EL CUAL, SE INTERCAMBIARON IMPRESIONES ENTRE LOS VISITANTES Y LA PRESIDENCIA DE CASA Y EL EQUIPO DIRECTIVO QUE ACOMPAÑO A CARALT.

LA JORNADA DE AYER EN GETAFE PUEDE INSCRIBIRSE DENTRO DE LA LINEA DE COLABORACION ENTRE EL EJERCITO DEL AIRE Y CASA.

- RELACIONES PUBLICAS Y PRENSA

- 9 ABR. 1984