

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 (Vilagarciá 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 Ondarribia
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 Beniarrás (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
¿baja? 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; ¿vendido 10.23 a Bridger AeroSpace?
baja 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 vendidos 10.23 a Bridger AeroSpace
baja UD.13-17	1061	43-17, ex 431-17, ex 404-17	14.07.79		
baja UD.13-18	1079	432-18	28.08.84	C-GBPM	Perdido 13.02.87, Pantano de San Juan (Madrid)
baja UD.13-19	1080	43-19, ex 431-19	28.08.84		Conversión a CL 215T 6B-11 entregada 31.03.92; vendido 10.23 a Bridger AeroSpace
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

Todos son propiedad del MAPA (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), excepto los UD.14-01 al 03, que pertenecen al Ministerio de Defensa

ICoNa Instituto para la Conservación de la Naturaleza

CEGISA Compañía de Extinción General de Incendios

Serie: 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

2022: los UD.13-20 a -30 (faltando el 29) recibirán nueva aviónica Gestair-Sirium por 22 mill€, lo que insinúa próxima baja de los UD.13-15 a -17 y -19. Parece que fueron enajenados en 2023, pero aún no hemos confirmado esta noticia

Canadair **CL 215-1A10** (1 significa motores de pistón, A10 Pratt & Whitney) Motores P&W R2800, célula original (1967). Certificación restringida al Canadá, 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. El primer contrato, con el Ministère du Transport du Québec, se firmó en Montréal a 29 de marzo de 1989 (¿o 03.08.89?).

La aplicación de los kits consiste en sustituir los grupos motores por dos 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**

matrícula	numeral de unidad	nº c.	notas
[U.22-01] E.22-01 (ex E.22-10)	409-30 ²⁰⁰⁹⁻²³ , ex 42-30 ²⁰⁰⁵ , ex EC-COL	LJ666	
baja E.22-02 (ex E.22-4)	409-31, ex 42-31 ²⁰⁰⁹⁻¹² , ex EC-CHA ¹⁹⁸³ , ex 744-93	LJ621	almacenado, ¿o accidente 01.12.12?
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 ²⁰⁰⁸⁻²² , ex 42-33 ²⁰⁰⁶⁻⁰⁷ , ex EC-CDI ¹⁹⁸¹ , ex 744-90	LJ603	
[U.22-05] E.22-05 (ex E.22-2)	409-34 ²⁰⁰⁸⁻²³ , ex 42-34 ²⁰⁰⁵⁻⁰⁶ , ex EC-CDJ ¹⁹⁸¹ , ex 744-91	LJ605	

En 2019 solo quedaban tres en servicio

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>