

Canadair CL-215 “Botijo”



El 4 de marzo de **1971** ceremonia de apadrinamiento de los dos primeros Canadair CL-215.

Este día de 1971, en el aeropuerto de Barajas tuvo lugar la ceremonia de apadrinamiento de

los dos primeros aviones Canadair CL-215 adquiridos por el Gobierno Español para combatir los incendios forestales. El acto fue presidido por los entonces príncipes de España sus AA.RR D. Juan Carlos y doña Sofía. El entonces Infante Don Felipe actuó como padrino. El bautizo de los aviones se realizó con un extintor forestal cargado con vino español. A la ceremonia también asistieron el ministro de Agricultura, Tomás Allende y el ministro del Aire teniente general Julio Salvador.

La carga de agua se realiza en unos 10 segundos sobre cualquier superficie de agua, siempre y cuando las condiciones de ésta viento, oleaje, profundidad lo permitan. La descarga del agua se puede realizar con o sin un espumante que se añade a la misma desde un control en cabina si las condiciones del incendio lo requieren.

El primero de ellos, avión c/n 1010, lució una primera matrícula en Canadá que fue CF-TXD para sus vuelos de prueba. Posteriormente recibió la matrícula civil española EC-BXM con la que llega a España y finalmente recibe su **matrícula militar UD13-1 que es la luce en el Museo** tras ser retirado después de 28 años de servicio. Este avión fue recibido por el Ejército del Aire el 2 de febrero de 1971 en la factoría de Canadair en Montreal. El vuelo de traslado a España se realiza el día 8 del mismo mes pilotado por los comandantes Victoriano Sáez y Pedro Fernández Grande con el mecánico brigada Mariano Molina. Unos cuantos años más tarde el ya Coronel Sáez y el ya Comandante Molina son destinados al Museo del Aire y reciben en él en 1994 al avión que ambos tripularon en su vuelo de venida a España allá por 1971.

Es el primer modelo de una serie de hidroavión anfibia diseñado y construido por Canadair, y más tarde producido por Bombardier . Es uno de los pocos aviones anfibios grandes que se han producido en grandes cantidades durante la era de la posguerra, y el primero en desarrollarse desde el principio como bombardero acuático .



Se puede volar a velocidades relativamente bajas y en ambientes de alta carga de ráfagas, como se encuentra típicamente sobre incendios forestales . También se puede utilizar para otros tipos de misiones, incluidos los servicios de pasajeros, el transporte de mercancías y las operaciones de búsqueda y salvamento aéreo y marítimo.

Variante mejorada de la aeronave, que fue designada como CL-415 con motores turbohélice.

Motores dos P&W R-2800 de 2.100 CV

Agua dos depósitos de 2.725 litros.

Se adquirieron 30 unidades entre 1971 y 1991.

Antonio Utrilla