



# Cargas FUERA

## El Ejército del Aire pone a prueba sus capacidades para el lanzamiento de material en paracaídas

**P**ILOTILLO fuera, pilotillo fuera». El aviso del copiloto confirma la apertura del paracaídas extractor de la carga. Tras un fuerte latigazo sobre la rampa del avión los fardos mimetizados de más de una tonelada de peso son catapultados hacia el exterior. En unos segundos la cabina del C-212 de transporte táctico se ha vaciado. «Es el momento más crítico», afirma el teniente Luis López-Canti, a los mandos del *Aviocar* del Ala 37. El

paracaídas de extracción todavía permanecerá trincado a la aeronave durante casi un minuto antes de la suelta. A poco más de 400 metros de altura el efecto de frenado deja poco margen de maniobra al piloto: «Hay que meter motor», indica, una acción necesaria para compensar la pérdida de velocidad provocada por la oposición del paracaídas. Ahora, su único afán es mantener la estabilidad de la aeronave hasta alcanzar las coordenadas de la suelta. «La munición, las medicinas o

los equipos de repuesto deben descender sobre el punto de caída señalado, allí donde es necesaria la ayuda humanitaria o donde combaten nuestras tropas, y no tras la líneas enemigas».

«Es preciso ir un minuto por delante del avión para que nada me sorprenda», resume el piloto. Este es uno de los objetivos que persiguen los habituales ejercicios que el Ejército del Aire programa a lo largo del año para adiestrar a sus tripulaciones de transporte aéreo táctico en el lanzamiento de cargas por extracción.

El último tuvo lugar en la base aérea de Villanubla (Valladolid) entre los días 9 y 13 del pasado mes de marzo. Pilotos, supervisores de carga y mecánicos de vuelo también se instruyeron en lanzamientos de contenedores por gravedad. Además, participaron en tomas de máximo esfuerzo con aviones C-212 *Aviocar* de la citada Ala 37 y de la Escuela Militar de Paracaidismo de Alcantarilla (Murcia) y con un CN-235 de la Escuela de Transporte Aéreo de Matacán (Salamanca).

La mayoría de los efectivos participantes procedían del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA). El cometido de una de sus secciones es



colocar la carga sobre los palés. «En este caso, al tratarse de un ejercicio, son bloques de cemento y cajas de municiones llenas de arena», comenta el teniente Federico Walls Toledo, jefe de esta sección.

*El momento más crítico para un piloto de transporte aéreo táctico es el vaciado de la cabina de la aeronave*

#### **SEGURIDAD Y CONTROL**

La unidad bajo su mando también es responsable de la protección de la «paquetería» utilizando un sistema de absorción de impactos denominado *Honey Comb* o panal de abeja. Se trata de un conjunto de celdillas de cartón agrupadas en distintas placas capaces de amortiguar la energía del golpe más fuerte contra el suelo. «Podemos lanzar copas de cristal de Bohemia sin riesgo de que se rompan», destaca el teniente Walls.

El EADA también aportó los especialistas en el anclaje y el plegado del paracaídas de cada carga, así como los equipos de controladores de combate, cuya labor consiste en fijar tanto los puntos de lanzamiento como los de impacto en el suelo, además de comprobar la velocidad del viento a lo largo de toda la vertical de caída de la carga.

Los paracaidistas del EADA aprovecharon los vuelos sobre la base aérea



Dos especialistas del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo colocan el paracaídas como último paso de la preparación del lanzamiento de una plataforma metálica.



Además de saltar, los paracaidistas se ocuparon de colocar la carga sobre los palés y de controlar desde tierra los lanzamientos.

vallisoletana para realizar saltos en las modalidades de caída libre en formación y de precisión. Además, se ejercitaron en el empleo de diferentes tipos de paracaídas.

Durante una semana se pone en práctica un completo programa de adiestramiento que incluye vuelos diurnos y nocturnos tanto para los saltadores, que se lanzan en manual y automático, como para las aeronaves, siempre cargadas al máximo.

### VUELO TÁCTICO

«Hay dos formas de lanzar la carga de un avión: por extracción para embalajes de más de 1.000 kilos de peso y por gravedad para los de menos de una tonelada», explica el teniente Walls. En el primer caso se utilizan plataformas metálicas, conocidas por sus siglas en inglés PDS (*Platform Delivery System*) y en el segundo caso palés de madera denominados contenedores o CDS (*Container Delivery System*), más pequeños que los anteriores.

Las plataformas necesitan de un paracaídas extractor para, en primer lu-

gar, sacar la carga del avión de manera lineal y después, una vez en el exterior, activar la apertura del paracaídas sustentador.

En los lanzamientos por gravedad, los pilotos de transporte táctico como el teniente López-Canti deben «encabritar» la aeronave. En un *Aviocar*, la inclinación, con el morro hacia arriba, no suele superar los siete grados, suficiente para que el material embalado se deslice por sí mismo hasta la rampa y caiga al vacío. «La maniobra es tan complicada como la utilizada en los

*La pérdida de velocidad o el bloqueo de la carga a bordo pueden desestabilizar el avión*

lanzamientos por extracción», dice el piloto del 212 del Ala 37. El portón está abierto, el supervisor de carga y el mecánico de vuelo permanecen trincados en el interior del avión para salvar el desnivel y los motores funcionan a mayor potencia, la necesaria para mantener la velocidad de 100 nudos —casi 200 kilómetros por hora— que se reduce un 20 por 100 al abrirse el paracaídas de la carga. «No son más de dos o tres segundos, el tiempo que tardamos en vaciarnos, pero hay que estar muy vivo en cabina para bajar rápidamente el morro, recuperar la potencia previa y estabilizar el avión». En esta situación lanzar a 600 pies —casi 500 metros— es muy peligroso. «Una pérdida de velocidad o el bloqueo de la carga en la rampa pueden precipitar el avión al suelo y a esa altura tampoco hay margen de maniobra».

### ATERRIZAJES DE RIESGO

Tras los lanzamientos de cargas, los *C-212* y el *CN-235* realizaron tomas de máximo esfuerzo en pistas no preparadas como las que pueden utilizar en

zonas de conflicto. «Lo normal es que una pista mida entre siete y nueve mil pies», dice el teniente López-Canti. En Villanubla la extensión era de solo 1.400 pies —algo más de 425 metros— para los *Aviocar* y de 2.000 —casi 610 metros— para el *CN-235*.

«En una toma de máximo esfuerzo se produce un impacto bastante fuerte en los amortiguadores y las ruedas, y el motor se lleva al límite utilizando la reversa para frenar el avión con contundencia», explica el teniente López-Canti. El objetivo es tomar en una «caja» de 500 pies —la medida estándar para esta modalidad de aterrizaje— y utilizar el resto de la pista para la carrera, el trayecto que recorre la aeronave hasta que se detiene. «Nosotros conseguimos pararla en 800 pies».

Próximo a la pista se encontraba el punto de caída sobre el que aterrizaron los saltadores del EADA en la modalidad de precisión. Su objetivo era colocar el talón sobre una moneda del tamaño de un euro después de caer desde 1.200 metros de altura.

Antes de abrir sus paracaídas de campana rectangular, los saltadores habían realizado un descenso en formación en caída libre como parte de su preparación para el próximo Campeonato de España en esta modalidad acrobática.

Cuando se trata de apoyar las operaciones de lanzamiento de cargas, estos paracaidistas acostumbran a caer tras los fardos para ocuparse de la gestión de su contenido inmediatamente a la toma en tierra.

«El proceso de vaciado del avión es una maniobra arriesgada para la tripulación de vuelo de una aeronave de transporte», insiste el teniente López-Canti. La descompensación de pesos y, sobre todo, el desplazamiento del centro de gravedad a lo largo de la cabina de la aeronave que se produce en apenas unos segundos son las causas principales de ese temor. De nuevo, este oficial del Ala 37 apela a la coordinación entre el piloto y el copiloto y detrás de ellos con el supervisor de carga. «Los tres debemos tener las ideas muy claras y estar muy vivos para evitar que el avión se desestabilice».

**J.L. Expósito**  
**Fotos: Pepe Díaz**



En Villanubla también se practicaron saltos de precisión —arriba— y parte del personal participante se adiestró en el empleo de diferentes tipos de paracaídas, abajo.

