

De aviones **y de lápices**

DIEGO CARRAL SÁNCHEZ
Capitán del Ejército del Aire



SEGURO QUE CONOCEN LA HISTORIA. DURANTE LA CARRERA ESPACIAL, LA NASA SE GASTÓ MILLONES DE DÓLARES EN DESARROLLAR UN BOLÍGRAFO QUE FUESE CAPAZ DE ESCRIBIR EN GRAVEDAD CERO Y EN DIFERENTES SUPERFICIES. Y LO LOGRARON, CREARON EL “SPACE PEN”, DE LA COMPAÑÍA FISHER, QUE PODÍA HACER ESO Y MUCHO MÁS. CUENTA LA LEYENDA QUE LA URSS SOLUCIONÓ EL PROBLEMA USANDO UN LÁPIZ. PUES RESULTA QUE LA HISTORIA ES FALSA.

Ambas agencias espaciales usaron lápices grasos hasta finales de los 60 y luego se pasaron ambas a los “bolígrafos espaciales” por las ventajas en seguridad que estos ofrecían respecto de los lápices.

¿Y qué tiene que ver esto con aviones? Pues poco, la verdad. Pero la historia inspira ciertas ideas. Me explico: Hubo un tiempo en el que España estaba empezando a crecer y a desarrollar industria aeronáutica. En el país no había demasiados recursos económicos y tenía los pies muy en el suelo respecto a lo que se necesitaba y lo que se podía gastar. Si España quería escribir su historia en el cielo podía fabricar bolígrafos espaciales o podía fabricar lápices. Y eligió fabricar lápices. El C212 Aviocar es un avión que no suponía un paso adelante en la aeronáutica. Ya existían aviones pequeños, robustos, baratos y fiables. Sencillamente decidimos construir el nuestro. Y lo hicimos. Y resultó ser un gran avión.

El C212 fue construido con los parámetros de diseño más sencillos y baratos. Su fuselaje es cuadrado, sus cristales planos, su tren fijo. Además, fue dotado de todas las soluciones que le permitían realizar su misión y que no supusiesen un incremento económico o una complejidad añadida a su desarrollo: Flaps de doble ranura, bombas redundantes, ala alta.

Además, durante su diseño fue dotado de un motor que no se había usado en turbohélices hasta la fecha y que resultó ser un motor magnífico, y el resultado total fue un avión que a la vez era fiable, polivalente, eficaz y barato, lo que lo convertía en un producto muy atractivo para las fuerzas

aéreas de muchos países con entornos difíciles y presupuestos limitados.

Cuando se lo enseñé a mi amigo Miguel me dijo “parece un land-rover” y luego puntualizó “de los viejos, claro”. Y sí que lo parece. El Aviocar es un land-rover volador: duro, toско. El tren es capaz de resistir tomas de un esfuerzo enorme, el flap deflexiona 40° (es casi como abrir un paracaídas), a las ruedas les falta tener tacos para ser las de un todoterreno.

«Durante los 30 años que el Aviocar ha sido guardián del cielo mediterráneo han mantenido unos niveles de operatividad envidiables y ha dado un servicio impecable»

El C212 realiza misiones de transporte, patrulla marítima, inteligencia, guerra electrónica, ataque al suelo, prospección geológica, investigación aeroespacial, VIP, escuela... la lista es infinita. Hay muy pocas misiones que

pueda realizar un avión de transporte ligero y que el Aviocar no haya hecho alguna vez. Una misión de las que sí desempeña es la de SAR (Búsqueda y Salvamento), y en esta variante que en su morro esconde un radar de búsqueda marítima de 125 millas de alcance que le da esa silueta característica tan conocida por los habitantes de la isla, es como lo hemos vivido en Mallorca durante 30 años.

Al 801 Escuadrón llegaron en el 83, y desde entonces han salvado muchas vidas, han hecho muchas misiones y han volado muchas horas. Han sido el soldado que mantiene el estandarte en alto cuando todos los demás desfallecen, y han traído a muchos de nosotros unos recuerdos inolvidables que forman parte de nuestra historia personal y aeronáutica. Han paseado nuestra bandera por todos los países de la ribera mediterránea y siempre lo ha hecho muy dignamente. Han transportado órganos, evacuado heridos, buscado naufragos,



trasladado bebés neonatos en sus incubadoras, localizado aeronaves siniestradas, encontrado pateras a la deriva y auxiliado a personas en peligro de todo tipo y condición, siendo su última misión real un lanzamiento de cadenas de balsas salvavidas a los tripulantes de un yate hundido en las inmediaciones de Tarragona a finales de agosto del año pasado.

Durante los 30 años que el Aviocar ha sido guardián del cielo mediterráneo ha mantenido unos niveles de operatividad envidiables y ha dado un servicio impecable. Los tiempos de reacción siempre han sido muy cortos, ya que el avión tiene unos procedimientos de arranque muy rápidos y apenas requiere cálculos antes del despegue; su velocidad es buena a nivel del mar y su autonomía más que suficiente. Además es una de las pocas aeronaves de ala fija capaces de realizar una búsqueda en montaña de forma eficaz.

Por supuesto no todo es bueno. Al igual que los viejos land-rover, cuando hace calor se convierte en una auténtica cafetera, y desde luego su interior no es tan cómodo como el de los aviones modernos, pero

«Vendidos 447 C212 a 92 operadores, ha sido el avión estrella de nuestra industria. Cuando ha abandonado la factoría el último fabricado en España, seguirán en el futuro fabricándose en Indonesia»

son defectos que, como en todas las relaciones duraderas, no solo se perdonan, sino que se llegan incluso a echar de menos.

Y es que para muchos, la relación con él está cargada de cariño. Nos duele ver cómo se van dando de baja en nuestro Ejército, al igual que nos gustó verlo en el cine (James Bond se cuela en uno en “El mundo nunca es suficiente”, y nos llenó de satisfacción que Pérez-Reverte le dedicase un par de hojas en “La reina del sur”. Y, aunque seguirá volando para el Ejército del Aire (La Escuela Militar de Paracaidismo tiene una flota numerosa), el avión se va del SAR y de Palma.

La huella que nos deja en el 801 es profunda. Y la huella que tiene en la aeronáutica española es enorme. Es uno de los pocos aviones que recuerdan casi todos aquellos que hicieron el servicio militar obligatorio en el Ejército del Aire. Y no en vano. Para nuestro ejército ha supuesto mucho. Pero además ha sido el avión estrella de nuestra industria. Hemos vendido 477 unidades a 92 operadores; e incluso cuando el último C212 fabricado en España ha

abandonado la factoría, seguirán fabricándose en Indonesia en el futuro.

Y es que, volviendo a la analogía de los lápices y los bolígrafos, siempre ha sido más fácil vender lápices que bolígrafos espaciales, en especial si el lápiz es bueno.

La NASA (y la agencia espacial rusa) terminaron desechando los lápices a favor de los bolígrafos espaciales porque los materiales de estos últimos no dejaban residuos que resultaran peligrosos para los equipos a bordo de las naves. Al igual que a ellos, a la aeronáutica española le llegó el momento de pasar del lápiz al bolígrafo, y ese bolígrafo a nosotros nos ha venido en forma de CN235 VIGMA.

Es un avión que vuela más alto, más rápido y más tiempo. El sistema de misión que lleva integrado incluye sensores de todo tipo e, indudablemente, supone un salto cualitativo en la dotación de la unidad. Este avión nos ha llevado a Somalia, a Libia, y nos ha dado nuevas misiones y escenarios. Hemos aprendido a amarlo, como hemos amado el Aviocar, y seguro que en el futuro hará mucho por mucha gente.

Pero ¿saben una cosa? A mí eso me da igual. Todavía no se han llevado mi lápiz y ya lo echo de menos.

El mundo necesita lápices ■