



## EL CASA 295 EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

**E**L C-295 S-1 CON MATRICULA EC-296, aterrizó el pasado lunes 7 de febrero en la corta pista de la base aérea de Alcantarilla. Se trata del primer C-295 de serie, bautizado con el nombre de "Ciudad de Sevilla", la primera visita de este tipo de avión a la sede de la Escuela Militar de Paracaidismo.

El primer prototipo bautizado "Ciudad de Getafe" se trataba de un CN-235 al que se le añadieron dos secciones de fuselaje (3 metros), se reforzó el encastre con el plano, se cambiaron los motores y se agrandó el timón de dirección.

Su primer vuelo se efectuó el 28 de noviembre de 1997. Los resultados obtenidos, así como un estudio de mercado demostraron la viabilidad del proyecto. Tanto es así que por fin, el 22 de diciembre de 1998, vuela por primera vez el genuino y pri-

mero de serie S-1, C-295, "Ciudad de Sevilla". Este incorporaba nuevas mejoras como mayor capacidad de combustible (almacenada en el plano medio), rueda de morro doble y reforzada y otros.

Sus características principales son sus dos motores Pratt&Whitney 127G, que proporcionan cada uno una

potencia de 2.645 HP en régimen normal y de 2.920 HP con potencia de reserva (los motores de su antecesor CN-235 proporcionan 1.750 HP y 1.870 HP respectivamente), sus hélices de seis palas (Hamilton Standard HS-568F-5) que mejoran el rendimiento del mismo con una reducción en el número de vueltas y la consecuente

*Imagen representativa de lo que ha sido el trabajo en tierra para la puesta a punto de los lanzamientos. Al fondo la torre de Alcantarilla.*

disminución de ruido, presurización de 5,5 psi, peso máximo al despegue de 23.200 kg., carga de pago de 9,7 Tm, velocidad 260 Ktas y volumen de carga de 57 m<sup>3</sup>.

Todas estas características han hecho posible la selección de este avión por el Ejército del Aire para cubrir las necesidades expuestas en el programa FATAM II, adquiriendo nueve C-295 y convirtiéndose así en el cliente lanzador.

La entrega del primero de los mismos al Ejército del Aire está prevista para diciembre de 2000; durante el 2001 se recibirán cuatro más y el resto en el 2002.

El C-295 consiguió la certificación INTA en noviembre de 1999 y la certificación DGAC y FAA en diciembre de 1999.

Continuando con las pruebas realizadas, el C-295 aterrizó en la Base Aérea de Alcantarilla para efectuar lan-



*Panorámica de la plataforma de aviones tomada desde la Torre de Control .C0212 serie 100 del 721 Escuadrón y C-295 S-1.*



*Recuperación de paracaidista enganchado por puerta izquierda (simulado por un muñeco lastrado).*

zamientos paracaidistas en todas sus modalidades APM (apertura manual y automático) así como prácticas de recuperación de paracaidista enganchado (simulado con muñecos lastrados), por ambas puertas (izda. y decha.) y por la rampa. Estas pruebas son el comienzo para evaluar resultados, experiencias y efectuar las correcciones y modificaciones que fuesen necesarias.

Para ello, el equipo de pilotos, mecánicos e ingenieros de CASA, así como personal del CLAEX, cuentan con la gran experiencia de los instructores paracaidistas de la Escuela, los miembros de la PAPEA (Patrulla Acrobática de paracaidismo), la EZAPAC (Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas) y los miembros de la sala de plegados.

Todos ellos efectuaron saltos paracaidistas desde el C-295 y cambiaron impresiones con los ingenieros para

así poder perfeccionar las condiciones de seguridad tanto para los saltadores como para las tripulaciones.

Con la colaboración del personal de la sala de plegados que cuenta con gran experiencia en este tipo de prácticas, se probó el comportamiento de las cintas de los paracaidas (Efectos de las turbulencias creadas por el soplado de las hélices, longitud idónea, puntos de enganche, etc.). También se procedió al lanzamiento de personal en la modalidad de automático, no sin antes haber comprobado el sistema con muñecos lastrados.

Las pruebas que se llevaron a cabo durante la semana del 7 al 10 de febrero abarcaron un amplio abanico de posibilidades en lo que se refiere a lanzamientos paracaidistas, comprobando el correcto funcionamiento de la plataforma desde la puerta izquierda y la rampa.

Durante este espacio de

tiempo los pilotos y mecánicos del 721 escuadrón pudieron departir con la tripulación del C-295 acerca de sus novedosas características, acompañándoles en cabina durante todos los vuelos que allí efectuaron y apoyándoles con uno de sus Garzas T-12B Aviocar, que en ningún momento dejó de acompañar en sus vuelos al C-295. También compartieron su alta experiencia, en cuanto a lanzamientos paracaidistas y de cargas se refiere, con los pilotos de pruebas del C-295. Este tipo de asesoramiento fue especialmente útil a la hora de las maniobras a realizar durante la recuperación de paracaidistas enganchados. También se puso al corriente a los pilotos acerca de las características especiales de la zona de lanzamiento, comunicaciones y enlace con los C.C.T's (controladores de combate).

De esta forma y gracias a

la colaboración entusiasta de todo el conjunto de profesionales de la base aérea de Alcantarilla se han podido obtener importantes conclusiones que sin duda contribuirán al perfeccionamiento de este nuevo avión, que viene precedido por la buena respuesta dada por el CN-235.

El C-295 está diseñado para el lanzamiento de 24 paracaidistas en automático por cada uno de los dos cables estáticos de que dispone.

Si los paracaidistas son manualistas (ellos deciden el momento de la apertura y se realiza con otro tipo de paracaidas y a mayor altitud) puede llevar hasta 69, contando con la instalación de una fila central de asientos, y en total puede transportar a 78 soldados en configuración de alta densidad.

**ANTONIO ARRAEZ GONZALEZ**  
*Teniente de Aviación*