



De Havilland DHC-4 “Caribou” 1958 / 1967

30+6+18=54



El de Havilland Canada DHC-4 *Caribou* es un avión de transporte táctico bimotor desarrollado y producido por de Havilland Canada con capacidad de efectuar despegues y aterrizaje cortos (**STOL**). El Caribou realizó su primer vuelo en **1958**.

El prototipo realizó su vuelo inaugural en julio de 1958, y presentaba un ala alta caracterizada por

una sección central con acusado diedro negativo. La puerta posterior fue diseñada a modo de rampa para manipular cargas que pesaran más de 3000 kg. En su cometido de transporte de tropas podía acomodar hasta **32 soldados**.

España

Ejército del Aire de España: **30** DHC-4A. En 1967 el Ejército del Aire contrató la adquisición de 6 ejemplares nuevos directamente con el fabricante, convirtiéndose en la única fuerza aérea europea en operar dicho modelo, que fue designado por el EjA como **T.9**. El primer avión llegó a España el 24 de diciembre de ese mismo año. En 1970 se compraron otros 6 ejemplares nuevos, y a partir de 1981 se recibieron 18 aviones más, éstos adquiridos de segunda mano a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (Guardia Aérea Nacional de Maryland). Los aparatos procedentes de la USAF, que se distinguían de los anteriores por ir equipados con un radar meteorológico en el morro, se consiguieron en buenas condiciones económicas, pero su estado operativo dejaba mucho que desear. Estuvieron en servicio hasta su **sustitución por los CASA CN-235**.

Motores 2 P&W R-2000 Twin Wasp de 1.400 CV

Peso cargado 13.000 kg

Velocidad de pérdida 95 km/h

Despegue en 250 metros y aterrizaje en 300.

De Havilland DHC-4 Caribou

Dando buena prueba de su confianza en la rama canadiense de De Havilland, el U.S. Army Air Corps realizó un pedido del DHC-4 basándose sólo en el proyecto, antes de que el prototipo



hubiese volado. Posteriormente, de los 307 “Caribou” que serían en total fabricados, 159 lucirían en sus planos la enseña norteamericana.

De robusta construcción toda metálica, como demanda la operación desde terrenos cortos y no preparados, este avión tiene un plano bilarguero con flaps de doble ranura, que se extienden desde la totalidad del borde de fuga, y cuyas partes externas actúan como alerones. El fuselaje, semimonocasco, de característico perfil quebrado hacia arriba, posee una rampa exterior de carga, utilizable en vuelo. Emplea energía hidráulica para operar el tren, frenos y dirección de la rueda de morro.

Realizado su primer vuelo desde Downsview, Ontario, al mando de George Neal, el programa de pruebas va transcurriendo sin novedad, hasta que el 23 de marzo del 59 su tercer prototipo sufre un fallo estructural, mientras realiza pruebas de “flutter” o “flameo” de los mandos durante un picado, por lo que sus pilotos han de lanzarse en paracaídas, estrellándose en consecuencia el avión contra el suelo. Este contratiempo está a punto de dar igualmente al traste con la propia compañía, hasta que, averiguada y corregida la causa del percance, pueden los primeros aviones ser entregados al U.S.Army.

Seguidos después por los de casi una veintena de fuerzas aéreas, muchas de ellas de países africanos y asiáticos, demostró su eficacia en la guerra de Vietnam, donde, siempre en primera línea, sufrió a cambio duras pérdidas, cuantificadas en veinte aviones perdidos en las operaciones, dando esta experiencia origen al DHC-5 “Buffalo”, versión turbohélice de cola en T, con muy superior potencia y carga de pago, del que fueron producidos otros 123 ejemplares. También se vendieron algunos Caribou en el mercado civil de países como Alaska, Ecuador, la Guayana y Mozambique.

Tras un largo vuelo desde Toronto, vía Azores, el 24 de diciembre de 1967 llega a España el primer T.9 “Caribou” para el Ejército del Aire. Por cierto, que su destino era Getafe, pero las condiciones meteorológicas (“visibility cero, point cero”, les dio el GCA de Torrejón) obligaron al piloto del aparato, Comandante José Ramón Delibes, a pasar la Nochebuena en Valencia, con toda su tripulación.



Recibidos escalonadamente un total de doce, vienen a complementar a los DC-3 en el Grupo 37 de Transporte, con base en Los Llanos. Allí, prestan servicio hasta 1974, en que, ante la próxima llegada de los Mirage F.1 al aeródromo albaceteño, se forma el Escuadrón 371 de Villanubla, desde donde, a finales de 1975, van destacados a Canarias, prestando en las islas un eficaz servicio como transportes durante la evacuación del Sahara. Agregados en 1982 otros dieciocho ejemplares, que procedentes de la base americana de Dobbins, son veteranos del Vietnam y están en muy malas condiciones, aunque, “para compensar”, van provistos de radar. Atraviesan en tres tandas el Atlántico, siempre escoltados por un “Hércules” del Ejército del Aire, y al llegar a España son sometidos a una profunda revisión en la Maestranza Aérea de Cuatro Vientos.

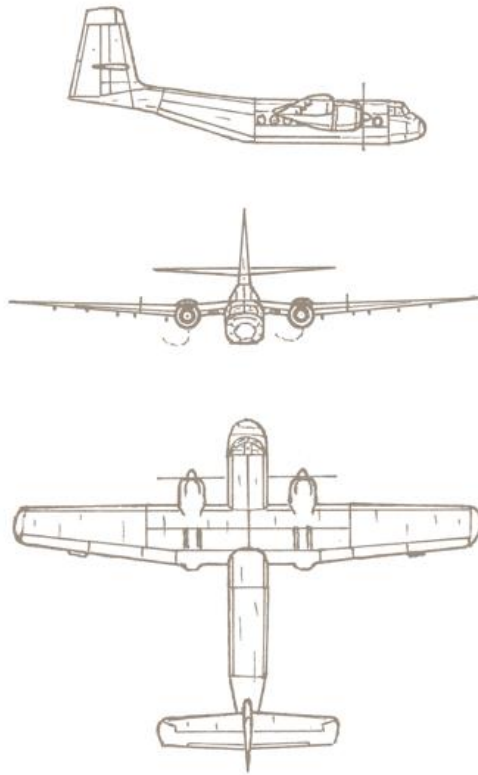
A trancas y barrancas van los Caribou cumpliendo su tarea, volando afanosamente desde sus lares vallisoletanos, donde -a pesar de las restricciones de empleo que se imponen a los comprados de segunda mano- demuestran una vez más sus excelentes características STOL, operando a veces desde pistas sin pavimentar y de sólo 400 metros. Dice mucho en su favor el que de estos viejos aviones, y en sus casi cinco lustros de operación en nuestra patria, sólo uno se haya perdido en accidente, ocurrido en octubre de 1984, sin consecuencias graves para su tripulación.

El 12 de junio del 91 y tras una vistosa exhibición de despedida, vuelan por última vez en Villanubla, y los doce que aún permanecen en vuelo son después llevados a Cuatro Vientos, donde la mayoría son vendidos en el mercado civil, en particular a una compañía maltesa, que transforma alguno en DHC-5 Buffalo.

También compra tres ejemplares una empresa española llamada BDE, que los restaura hasta dejarlos en una excelente forma. Destinado uno de ellos a la lucha contra el fuego y al transporte de pescado entre Mauritania, Canarias y la Península los otros dos, a mediados del 98 son puestos en vuelo, con Juan Llorit Gironés en calidad de piloto probador y Fernando Sternfeld como ingeniero. Matriculados EC-GQL, M y N, tanto esfuerzo no llega sin embargo a cuajar, dado el alto coste operativo de este avión, y cuando comienza el nuevo milenio, aún los podemos ver junto a la fábrica AISA, blancos y radiantes como una novia, pero inactivos.



De Havilland DHC-4 Caribou



Motor: 2 Pratt & Whitney R-2000 de 1.450 HP

Envergadura: 29,15 m

Longitud: 22,12 m

Velocidad máxima: 347 Km/h

Velocidad de crucero: 293 Km/h

Velocidad mínima: 90 Km/h

Techo máx./operativo: 8.870/7.560 m

Autonomía: 2.300 Km

Tripulación: Dos o tres hombres

Acomodo: 32 soldados o hasta 40 pasajeros

Peso vacío: 8.283 Kg

Peso total: 12.928-14.197 Kg

Primer vuelo: 30 de julio de 1958

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans