

Elbe Flugzeugwerke (EFW)

Los aviones de carga se “forjan” en Dresde

Elbe Flugzeugwerke (EFW) de Dresde es una empresa de abolego de la industria aeronáutica alemana. Desde el año 1996 se transforman en ella aviones Airbus de gran capacidad en aparatos de transporte de cargas destinados a clientes de todo el mundo.

Texto y fotos: Alexis von Croy





El montaje del portón es uno de los trabajos más importantes para convertir un A300 o A310 (en la foto: A310-300) en avión de transporte. En la parte superior del fuselaje se aprecia el refuerzo necesario de la estructura.



Según el alcance del contrato, EFW revisa y moderniza la aviónica. En la foto, la cabina de un A310-300.

A300/A310 Diez pasos para lograr el avión de carga perfecto

1. Retirar las ventanillas de pasajeros.
2. Desactivar o retirar las puertas de pasajeros.
3. Instalar el gran portón de carga.
4. Reforzar la estructura del puente principal.
5. Ampliar al máximo la sección interior del fuselaje.
6. Instalar el sistema de carga de mercancías en el puente principal.
7. Instalar la red de seguridad y la cortina de humo.
8. Montar el sistema de alarma de humo.
9. Ampliar el espacio e instalar los asientos para el personal de vuelo.
10. Adaptar los sistemas del avión.

Aparte de eso, EFW se hace cargo de las inspecciones generales o del mantenimiento de todo el avión si el cliente así lo desea.



Ya está casi listo: El A310-300 transportará ya pronto cargas de Federal Express. La nueva imprimación hace visible dónde es necesario reforzar la estructura remachada del aparato. A la derecha de la escalera, en el puente principal, es visible el nuevo portón de carga.

Hasta hace poco, a bordo del Airbus de "Air Paradise" viajaban turistas a la isla de Bali.



Para reforzar el puente superior se instalan largueros verticales.



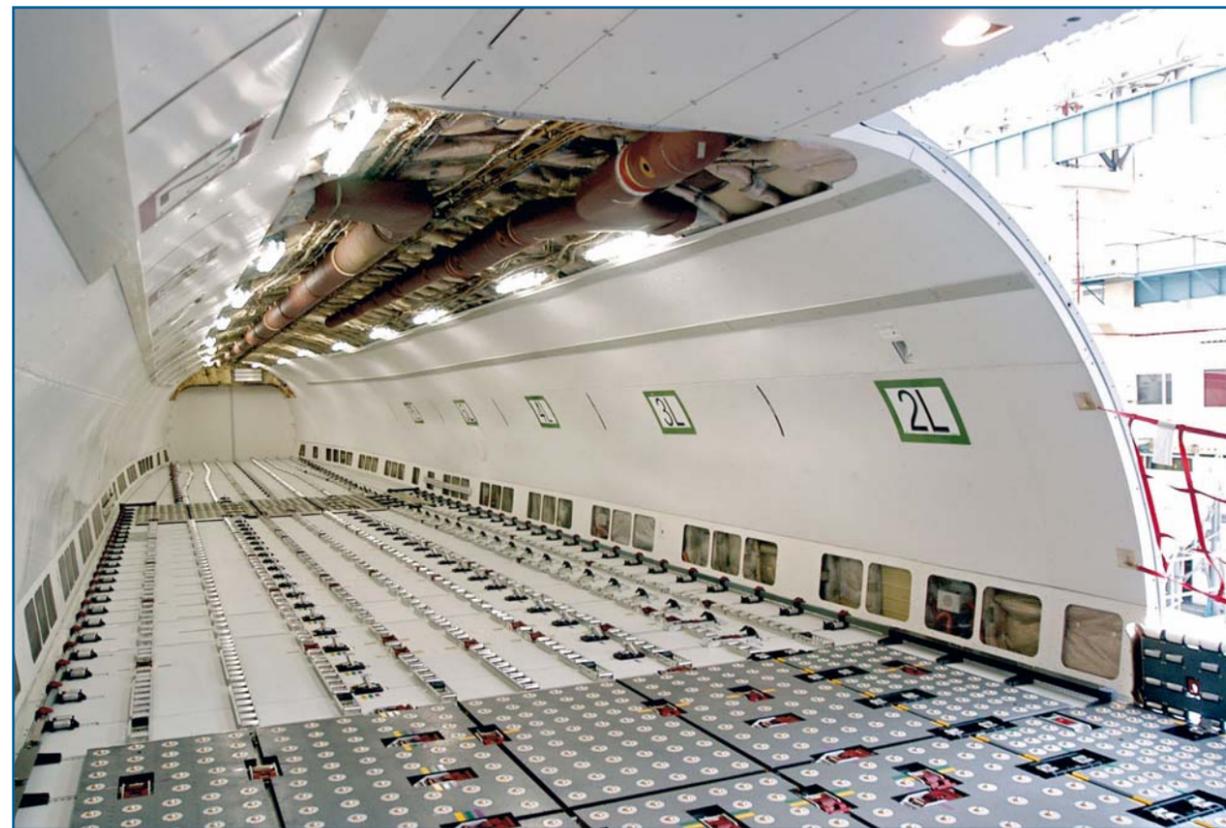
Dresde no sólo es la capital sajona de la cultura célebre en todo el mundo, sino también una ciudad en la que la industria de alta tecnología es tradicional. Valga mencionar a título de ejemplo que en ella se desarrolló y fabricó, a partir de 1936, la cámara Spiegelreflex "Kine Exakta" para fotografía de pequeño formato. También el primer reactor comercial de Alemania, el Baade 152, se fabricó en ella en tiempos de la República Democrática alemana. La corta vida del Baade 152 no fue gloriosa, pero de los hangares de EFW situados en el aeropuerto de Dresde vuelven a salir hoy día grandes reactores. No son nuevos, sino Airbus A300 y A310 transformados en aviones de transporte de cargas, que antes eran el orgullo de renombradas compañías aéreas y han recorrido muchos millones de kilómetros

bién viajan seres humanos y, por otra, porque – aunque no se trate de accidentes – el retraso en la entrega de las mercancías repercute negativamente en la imagen del operador.

Con gran frecuencia, los gigantes retirados del servicio se encuentran en excelentes condiciones técnicas y se venden a un precio relativamente bajo. Potentes empresas de transporte de cargas, tales como FedEx, UPS o DHL, están en todo momento al acecho para hacerse con auténticas gangas como lo son los aviones de las grandes compañías aéreas estatales, que han disfrutado de un mantenimiento excelente y están equipados con la aviónica más moderna. Algún que otro A300 ó A310 pasa a manos de su nuevo propietario por menos de quince millones de dólares. Es la décima parte de lo que cuesta un avión de carga

"125 transformaciones en diez años"

La bodega casi terminada de un avión de carga de FedEx. Todas las ventanillas se clausuran, la cabina de mando y la pequeña zona de pasajeros se protegen con la red de seguridad (no en la foto).



Datos Elbe Flugzeugwerke

Fundación:	1991
Cifra de negocio en 2005:	183,1 millones de euros
Plantilla:	1.030
Transformaciones anuales:	20
Componentes tipo "sandwich" fabricados al año:	200.000
Superficie de producción:	65000 m ²

con pasajeros a bordo. Más tarde, los han sustituido nuevos aviones tales como el A330 y el A340, porque los pasajeros prefieren viajar en aparatos del último modelo, que en la mayoría de los casos ofrecen más confort o que al lego pueden parecerle más seguros. Los aviones de carga no tienen que satisfacer tantas exigencias. Algunos pilotos afirman con cierta sorna: "La carga ni vomita ni se queja". Es cierto que a la carga la antigüedad del aparato "le deja indiferente", si bien sería un error creer que por eso los aviones de carga no han de ofrecer la misma seguridad. Por una parte, porque en ellos tam-

nuevo, de valor equiparable en lo que a la utilización se refiere. Después de la transformación, que por regla general cuestan de siete a nueve millones de euros, se obtienen aviones de carga óptimos para transportar de 30 a 60 toneladas.

Para la transformación de los aviones, que tiene lugar según el Certificado Complementario de Tipo, se emplean sólo piezas originales de Airbus. De esta forma, EFW es capaz de garantizar que los aparatos transformados se encuentren en idénticas condiciones técnicas que los aviones de transporte de cargas nuevos producidos en las plantas de Airbus.

EFW es el centro de competencia de EADS para la transformación de aviones civiles de Airbus en aviones de carga. Pero la empresa aún hace mucho más: Los aparatos se someten a una revisión o mantenimiento general si el cliente así lo solicita. La inspección de los motores se encarga a externos y el sistema de aviónica se moderniza, por ejemplo, instalando instrumentos digitales en la cabina de mando.

Aparte de la transformación de aviones, EFW desarrolla actividades en otro campo. Es, por así decirlo, el segundo pilar sobre el que reposa: la fabricación y entrega de piezas de equipamiento interior de material "sandwich" para toda la familia de aviones Airbus. Desde que, en 1993, la fabricación de estos componentes se trasladase de la planta de Airbus en Hamburgo a Dresde se ha entregado más de un millón a las líneas de montaje final de Hamburgo y Toulouse. EFW ha desarrollado el revestimiento del compartimento de carga y las planchas del suelo del A380 en estrecha colaboración con Airbus. Es todo un éxito logrado en la capital de Sajonia.

En un principio, la transformación de los aviones de carga se llevaba a cabo también en Hamburgo. No se trasladó a Dresde hasta el año 1996. Hasta entonces, EFW desarrollaba sus actividades especialmente en el sector de mantenimiento y reparación de aeronaves militares del Este, y en particular, de aviones a reacción. Con posterioridad a la reunificación alemana fabricó conjuntos estructurales para los aviones Fokker del tipo "70" y "100", aparte de componentes para los aviones de reconocimiento Bréguet-Atlantique y para el Airbus A300-600ST "Beluga".

A finales de marzo de 2006, EADS había transformado 125 Airbus en aviones de carga destinados a 26 clientes del mundo entero. El mayor comprador es la empresa norteamericana de transporte aéreo de cargas FedEx, que tiene su sede central en Memphis, Tennessee, y que ya explota más de sesenta Airbus de carga.

En lo relativo a conocimientos técnicos y experiencia específicos de la transformación del A300/A310 en avión de transporte de cargas, EFW no tiene rival. Los tradicionales aviones de gran capacidad del constructor aeronáutico europeo satisfacen de forma óptima las exigencias del moderno transporte de cargas a escala mundial gracias a la gran sección del fuselaje, que mide en su interior casi 5,70 metros (222 pulgadas).

Puede ser que dentro de algunos años, cuando los primeros A320 usados se pongan a la venta en el mercado a un precio asequible, EFW lance un nuevo programa de aviones de transporte. EFW y Airbus reflexionan ya acerca de este posible futuro de la empresa.



La página web de Elbe Flugzeugwerke (EFW) contiene más informaciones acerca de la empresa: www.efw.eads.net