

Trajes de vuelo

JAIME AGUILAR HORNOS, Coronel de Aviación



En la R.O.C. de 7 de marzo de 1911 se decretaba que para los vuelos en avión se utilizaría el mismo uniforme que el empleado en el Servicio de dirigibles

DESDE el inicio de la creación de la Aviación Militar Española existió una preocupación por dotar de forma reglamentaria una indumentaria que resultase lo más apropiada para la práctica del vuelo.

Todos recordamos —por las antiguas fotografías de los primeros tiempos de esta gran empresa— a aquellos pilotos ataviados con gruesos chaquetones de cuero y un casco que estaba provisto de una graciosa visera y de una banda que circundaba la cabeza, a semejanza de las *chichoneras* que usaban los bebés. La elección de aquellas prendas respondía a la exigencia de tener que volar en aeroplanos desprovistos de cabina y expuestos a frecuentes accidentes y a todas las inclemencias meteorológicas.

A medida que la técnica fue desarrollándose y los aeroplanos fueron perfeccionándose, las prendas seleccionadas para la misión de volar fueron amoldándose a esos nuevos modelos que protegían mucho mejor a los pilotos, con cabinas presurizadas, calefacción, etc.

Al abordar este tema de la evolución histórica del traje de vuelo, no se pretende exponer las correspondientes especificaciones de cada prenda redactadas por el Servicio de Normalización, aunque sea preciso, en la mayoría de los casos, describirlas así como el tipo de tejido y su hechura, al objeto de que exista una catalogación de como se ha ido transformando este importante elemento de la uniformidad aérea.

Los primeros trajes de vuelo

EN septiembre de 1910 se creaba la Comisión de Experiencias (R.O.C. de 21 de septiembre de 1910), y en su exposición se señalaba la necesidad de adquirir aeroplanos, considerando que la aviación es ya una realidad a cuyo conocimiento no puede sustraerse una nación civilizada.

Al decretarse el *Reglamento para la experiencia de aeroplanos* (R.O.C. de 7 de marzo de 1911) se precisaba, en el último párrafo del artículo 16: para esos vuelos se usará sobre el uniforme la gorra, chaquetón de cuero y calzones iguales a los empleados en el servicio de dirigibles.

Pero en el correspondiente *Reglamento provisional para el servicio de dirigibles* (R.O. de 28 de diciembre de 1910), era algo más explícito en su artículo 14: *Uniforme de diario de cuerpo montado y sobre él un traje de cuero; la gorra se sustituirá por un pasamontañas de cuero; pero para el descenso se llevará aquella a bordo y añadida en invierno, debajo del traje de cuero, se usará abrigo interior.*

Esta disposición tiene una gran importancia, por ser la primera que reglamenta un determinado uniforme para aviación y específicamente para el vuelo, y además planteaba la necesidad de establecer una diferencia —casi incipiente— para la modalidad de verano e invierno.

Al crearse el Servicio de Aeronáutica Militar (R.D. de 28 de febrero de 1913) que hasta ahora no ha pasado del período experimental por falta de recursos, podrá en breve, adquirir mayor desarrollo, tanto por existir ya algunos pilotos, como por disponer de material adecuado para maniobras y operaciones en campaña; en atención a lo solicitado por el Coronel Director del Servicio de Aeronáutica Militar, se declaraba (R.O.C. de 20 de junio de 1913) para los vuelos el uso del chaquetón de cuero y pantalón azul durante el invierno y la chaqueta y pantalón azules durante el verano, sobrepuestos al uniforme.

El octubre de ese año se organizaba la 1ª Escuadrilla Expedicionaria para participar en la Campaña de África.

Blusón-mono

AHORA bien, desde esa última R.O.C. de 1913 hasta 1926, que se establece el primer intento serio de crear la Aviación como Arma independiente por medio de la Jefatura Superior de Aeronáutica, bajo el mando del Coronel Alfredo Kindelán y Duany, no existe ninguna nueva reglamentación para el traje de vuelo.

Este largo período de trece años, con una guerra mundial en su intermedio y nuestra permanente campaña de África había introducido cambios profundos en el material y por consiguiente nuevas necesidades para las prendas de vuelo. Sin embargo, el hecho de que no se hubiera decretado nuevas disposiciones en este sentido, hizo que esta etapa, según puede comprobarse por fotografías de la época, que hubiese cierta tolerancia en cuanto al uso de prendas de vuelo y que no todos los pilotos se ajustasen al reglamento, llevando la indumentaria más variada e incluso volando con el uniforme de paseo.

Esa Jefatura Superior de Aeronáutica pasó a depender del Ministro de la Guerra y de la Dirección General de Preparación de Campaña, con atribuciones y derechos idénticos a los jefes de Sección del Ministerio. No se llegó a constituir un nuevo

Cuerpo, pero se tendía a la permanencia máxima posible en el Servicio de Aviación del personal que lo prestaba y se creó una escala independiente con categorías y funciones exclusivas de Aviación.

En el Reglamento aprobado por la superioridad (R.D. de 13 de junio de 1926), decretaba el famoso uniforme de paseo color verde oliva, en el capitulado dedicado a la uniformidad, y dentro del epígrafe *jefes y oficiales*, se detallaba un *traje de faena* —que a pesar de su denominación, se trataba del *traje de vuelo*— consistente en *blusón-mono*, de dril azul vergara, amplio y largo, con pantalón unido, formando una sola prenda. Al hacer referencia al *cubrecabezas*, decía: *será el actualmente reglamentario de cuero color avellana*. Se especificaba que las insignias de la categoría de aviación deberían llevarse en las hombreras del *blusón-mono*.

Toda esta organización se fue al traste con ocasión de la fracasada intentona de sublevación republicana contra la Monarquía el 15 de diciembre de 1930 por haber sido uno de sus principales focos el Aeródromo de Cuatro Vientos. El General Berenguer por considerar que era una demostración de indisciplina del Servicio de Aviación, suprimió la escala del Servicio, el uniforme especial color verde-amarillo, la Jefatura Superior de Aeronáutica, retornando a la Sección y Dirección de Aeronáutica, disolvió las Escuadras y estableció como unidad táctica aérea el Batallón (R.D. de 8 de enero de 1931).

Al proclamarse la II República en España, se restablece prácticamente todo cuanto se había suprimido y se nombra al frente de la nueva Jefatura Superior de Aeronáutica al Comandante Ramón Franco (Decretos del 22 de abril de 1931).

Traje-mono

TRES meses después del advenimiento de la República se creaba el Cuerpo General de Aviación (Decreto de 26 de junio de 1931), complementado con la organización de los servicios técnicos aeronáuticos y con la reserva civil de aviación que se determinase. En el artículo 5º, se expresaba que: *el Cuerpo General de Aviación usará un uniforme especial, cuyos modelos reglamentarios se publicarán oportunamente*.

Efectivamente, se emitía una O.C. (31 de julio de 1931), en la que se determinaban las características del uniforme que debían usar los Jefes, Oficiales y Tropa del Servicio de Aviación Militar, consistente básicamente en el cambio de color por el azul, de corte similar al de la Armada. Pero curiosamente en este O.C. no se hacía referencia al traje de vuelo, a pesar de ser un extremo importante para conseguir la precisa uniformidad. Esta circunstancia dió origen a que se declarase, algo más tarde, reglamentario, como uniforme de vuelo, un *traje-mono* para jefes, oficiales, suboficiales y tropa (O.C. de 26 de agosto de 1933).

Se trataba de un *traje-mono*, de tejido de sarga de algodón color azul oscuro, de abertura central que arrancaba de la

entrepierna y al llegar a la altura de la cintura, se desviaba hacia la derecha, formando una solapa de longitud suficiente que, prolongada luego, cerca del hombro, constituyese una especie de pechera con dos filas de cinco botones. El *pasamontañas* —vuelve a emplearse esta palabra para concretar la prenda de cabeza apropiada para el vuelo— era de forma corriente, de cuero avellana oscuro, sin visera y forrado



Blusón-mono
de dril azul
que se utilizó
en la
aviación
militar
española
desde
1926 a 1936

de piel. Botas de paño color negro, con suela de cuero o crepé de goma, forrada de piel de cordero y con cremallera negra en la costura trasera. Respecto a las gafas se determinaba que podrían usarse cualquier tipo, pero las que se adquiriesen para el personal de tropa deberían ser del llamado cristal triplex.

Para invierno se decretaba que se llevase en todo la extensión interior del *traje-mono*, un forro de tejido de lana con cuello amplio de piel merinilla de color café y dispuesto de modo que pudiera levantarse fácilmente. Para la época estival se usaría el mismo uniforme que el de invierno, pero sin forro y siendo algo más estrecho. Para esta estación, el *pasamontañas* sería de la misma tela azul del *traje-mono*, sin forro y de igual forma que el de invierno.

En el delantero izquierdo se llevaría sobrepuesto el emblema de Aviación, colocado a 10 cm. del centro del pecho y a 20 cm. por debajo del hombro, a una distancia de 3 cm., se ostentarían sobrepuestas las insignias de las categorías correspondientes.

En la Orden del 5 de febrero de 1935 se insistía en el carácter obligatorio sobre el uso del uniforme reglamentario en el Arma de Aviación (azul). Además se revisaban los distintivos de títulos aeronáuticos y de especialidad. Se hacía hincapié por esta Orden que los emblemas particulares autorizados a las Unidades,

en ningún caso figurasen en exterior del uniforme reglamentario con excepción del de vuelo que podría llevarse en el pecho, a tamaño 2,5 cm., por debajo del emblema del Arma e insignia del empleo y a unos 3 cm. de ésta.

La Guerra Civil española

CUANDO se produjo el alzamiento, seguido de la guerra civil, el modelo de traje de vuelo que estaba en vigor era el descrito anteriormente y así prosiguió tanto en el bando gubernamental como en el nacional inicialmente, cuando menos a nivel oficial.

La incorporación de pilotos civiles, procedentes de los Aero Clubs, en ambos bandos, hizo que proliferasen las prendas más variadas de vuelo. Ahora bien, en la zona nacional se hizo muy popular en los primeros días de la guerra el *traje-mono* color blanco, de idéntica hechura al azul oscuro que estaba reglamentado para las localidades de clima cálido.

Por otra parte, a medida que la guerra avanzaba se incorporaron la *Aviación Legionaria* y la *Legión Condor*, en la zona nacional, y para reforzar a la aviación republicana, llegaron pilotos franceses y de otras nacionalidades, asimismo, la URSS envió numerosos pilotos que aportaron una gran variedad de prendas, pero sin una uniformidad concreta.

En la Aviación Republicana, por una Orden Circular de 5 de noviembre de 1936 se suprimían las divisas en vigor para ser sustituidas por entorchados dorados y barras doradas, la superior con espiga, autorizándose para verano el mono blanco, de igual hechura que el azul y llevando, como éste, las divisas y emblema en el pecho.

En la zona nacional, durante la realización de los primeros cursos de alféreces provisionales pilotos, hasta inclusive el 5º curso (noviembre de 1937) no había suficientes existencias para facilitar trajes de vuelo a estos alumnos que utilizaron aquellas prendas de paisano o semi-uniforme, que se acomodaban mejor para la práctica del vuelo.

Posiblemente la circunstancia de que el 4º curso de pilotos en la zona nacional se realizase en Italia (partieron en septiembre de 1937 y fueron nombrados alféreces el 13 de diciembre de ese mismo año), unido a la presencia de la *Aviación Legionaria*, y a que la base primordial de la caza nacional estuviese constituida por aviones italianos Fiat CR-32, hicieron que se adoptase el traje de vuelo modelo italiano como reglamentario.

La verdad es que no ha sido posible localizar la disposición por la cual se reglamentaba este traje de vuelo. Sin embargo, revisando una extensa documentación, se ha encontrado el suministro y contabilidad de los equipos de vuelo, firmado por el General Jefe del Aire, D. Alfredo Kindelán y Duany, el 25 de enero de 1938, que sin describir con precisión cada una de las prendas que lo componen, fácilmente se deduce que se trata del equipo de vuelo italiano, ya que al relacionarlas expone la terminología *traje de vuelo* en lugar de *traje-mono*, tal como era habitual en aquellas fechas. La relación de prendas se complementaba con "pasamontañas", guantes, botas de abrigo y gafas, añadiéndose pañuelo para el cuello, con la clara advertencia de que debía comprárselo el interesado.

Tenía derecho a este equipo el personal volante de jefes y oficiales, para la tropa y solamente el personal que fuese declarado plaza aérea. Especificaba con gran detalle la vida de las prendas, así como los vales y contravales que debían efectuarse.

Ejército del Aire (1939-1953)

EN julio de 1946, cinco meses antes de aprobarse el *Reglamento de Uniformidad del Ejército del Aire*, se emitía una disposición en el Boletín Oficial del Aire (núm. 87, orden de 14 de julio), en el que se decretaba el modelo del Equipo de Vuelo de verano y se regulaba en una sola disposición todo cuanto hacía referencia al suministro y contabilidad de los Equipos de Vuelo, tanto de invierno como de verano, derogándose las disposiciones dictadas con carácter provisional por la Subsecretaría, el 24 de noviembre de 1943.

Este Equipo de Vuelo no era otro que el italiano— estaba compuesto por cazadora y pantalón de estambre caquí verdoso, con cierre de cremallera; se complementaba con un forro supletorio de paño de lana de gamuza, tanto para la cazadora como para el pantalón: el de la cazadora se unía a ésta por unos cordoncillos de seda y disponía de un cuello de piel.

Otras prendas eran: el casco de vuelo de la misma tela; guantes de manopla, forrados de piel; botas de caña alta de piel de becerrillo. Se aclaraba que dichas botas deberían tener la suficiente amplitud que permitiese introducir el pie, con zapato reglamentario puesto.

El Equipo de Vuelo de verano era de la misma hechura, pero confeccionado en sarga caquí y con los puños y cintura de la

misma tela, en lugar de ser de punto elástico como correspondía a la cazadora de invierno.

De este Equipo de Vuelo se hizo enormemente popular la cazadora de invierno con el forro incorporado y con el cuello de piel elevado. Se usaba igualmente para volar, con el pantalón gris del uniforme de paseo, así como para la actividad diaria de las Bases o Aeródromos. En muy pocas ocasiones se recuerda haber visto a pilotos con ese traje de vuelo completo, a excepción de los Caballeros Cadetes (E.A.) de la A.G.A. y mucho menos con las pesadas botas que no llevaban ni los Cadetes, ya que los profesores de vuelo recomendaban que se acudiese a la clase de vuelo con un calzado más ligero para que pudiera acomodarse a la sensibilidad de los pedales. Solamente en vuelos largos en avioneta—en la célebre "Bucker"— en invierno, quienes se arriesgaban, se equipaban al completo para preservarse de los rigores del clima.

Produce cierta curiosidad comprobar la publicación en el Boletín Oficial del Aire (B.O.A. n.º 228), estableciendo que mientras no se emitiese el Reglamento de Uniformidad, se declaraba reglamentario, con carácter provisional, para el personal de Oficiales de la Armada en servicio de Aviación, el equipo de vuelo reglamentario para los de su clase en el Ejército del Aire. Los equipos se entregarían al personal citado por cuenta de la Hacienda y serían suministrados por la Intendencia del Ministerio del Aire, a través de la Jefatura de los Servicios de Intendencia, previo abono de su importe con cargo al capítulo 3º, artículo 2º, grupo 4º, del Presupuesto de Marina.

La aportación americana

EL 26 de septiembre de 1953 se firmó el Convenio de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos y como consecuencia de la ayuda militar se iniciaron los primeros cursos de rectoristas en Alemania y Estados Unidos. A los pilotos españoles que asistieron a estos cursos, se les dotaba, en el mismo centro de enseñanza, del correspondiente traje de vuelo que estaba generalizado en casi todo el mundo occidental, e impuesto desde la aparición de los aviones de combate a reacción.

Con la incorporación al Ejército del Aire de los primeros aviones a reacción (T-33 y F-86F), llegaron los correspondientes equipos de vuelo aptos para estos aviones, procedentes de la ayuda militar americana.

Se trataba de un mono abierto, con cre-

mallera, de color verde oliva y que se conocía con el nombre de traje anti-G. Del costado izquierdo pendía un tubo de goma para conectar con el sistema de presión. En la espalda, a la altura de la cintura, llevaba un complejo sistema de cordón, a semejanza de un corsé para el más fácil ajuste.

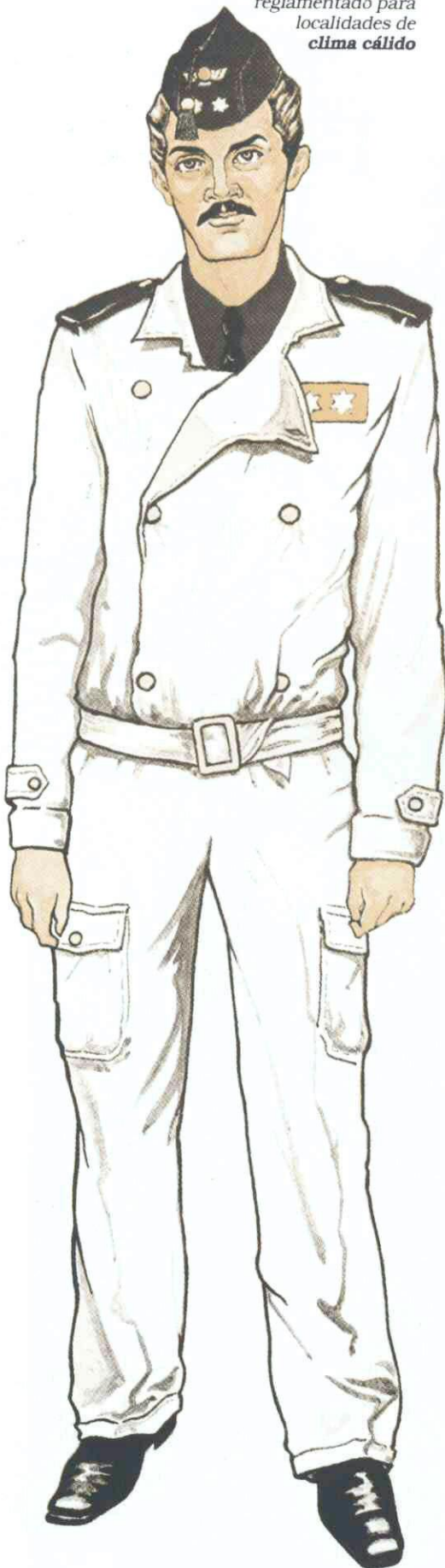


La aviación republicana usó durante la guerra civil española el mono con las correspondientes divisas en el pecho

Se complementaba con la cazadora de invierno reglamentaria, modelo italiano, como aún puede contemplarse en fotografías de esa época.

Este modelo de traje de vuelo, fue distribuido directamente a las Unidades, con arreglo a las necesidades de plantilla

Al iniciarme la contienda española se popularizó el mono blanco en la zona nacional que estaba reglamentado para localidades de clima cálido



mínima de pilotos, así, cada vez que se incorporaba un nuevo piloto o se deterioraba alguna prenda, por carecer de reservas, era preciso que fuesen utilizadas por los pilotos recién incorporados a la Unidad, con la consiguiente y natural repugnancia.

Para solventar este problema, así como con el fin de disponer de un nivel adecuado para renovar los equipos que se encontraban fuera de servicio, se solicitó de las autoridades aeronáuticas norteamericanas, la dotación de unos equipos de reserva, sin conseguir resultados positivos, por lo que la Comisión de Equipo tuvo que ponerse a trabajar en el diseño de nuevos equipos adecuados para el vuelo.

Una de las prendas que las Unidades reclamaban la sustitución inmediata, fueron las consabidas botas de vuelo que hasta la fecha prácticamente no se había utilizado, ya que para los aviones convencionales se solventaba el problema de

forma provisional con el calzado de paseo reglamentario, sin mayores contratiempos. Pero para los aviones a reacción, se requerían botas, y las reglamentarias no eran apropiadas por ser excesivamente grandes, innecesario el forro por disponer estos aviones de calefacción; además, carecían de suficiente sujeción a la pierna, por lo que resultaba muy fácil que se desprendieran en el caso de tener que lanzarse en paracaídas. De la ayuda militar norteamericana no se habían adjudicado botas de vuelo, ya que no las tenían comprendidas entre el equipo de vuelo a facilitar al amparo del Programa de Ayuda Militar.

Asimismo, la experiencia evidenciaba que los guantes de vuelo reglamentarios eran demasiado gruesos, dificultando la sensibilidad al tacto de los dedos para las maniobras propias de apretar el gatillo o actuar sobre los múltiples interruptores de a bordo.

Prendas complementarias

DESDE la publicación del Reglamento de Uniformidad para el Ejército del Aire —aunque parezca paradójico— no existió ninguna otra disposición relacionada con el vestuario devuelo hasta el 31 de mayo de 1961, por cuya orden se modernizaba el modelo de bota de vuelo. Claro que en realidad se trataba de una modificación total.

El nuevo modelo de bota de vuelo era de corte box-calf negro con fuelle y se ajustaba mediante dos correillas, una en el empeine y otra a la altura de media pierna, finalizando a la altura de la caña. El piso de goma con cinco ventosas adherentes. Este modelo se mantiene en la actualidad. Por orden del 23 de abril de 1962 se aprobaba un nuevo modelo de guantes de vuelo, de piel con manopla, sin forro y que sobre la cara anterior, a la altura del dedo pulgar, figuraba estampado el emblema de aviación.

No existió, pues, un traje de vuelo diseñado por la Comisión de Equipo que se hubiese declarado reglamentario y se acomodase a las exigencias del momento, por eso la comisión de equipo estudió un traje de vuelo consistente en el clásico mono

enterizo, confeccionado en sarga color verde oliva, más cómodo que el de dotación facilitado por los norteamericanos, e igualmente eficaz, al añadirse el uso de perneras o zahones anti-G que incorporaba el traje de ese mismo nombre. se completaba con una cazadora de vuelo.

Por fin, a propuesta de la comisión de equipo se declaraban reglamentarios para este Ejército, para la utilización en todas las Unidades de vuelo, los modelos de traje de vuelo y cazadora que sustituían a las que estaban en uso (Orden de 3 de noviembre de 1962; B.O.A. nº 136).

La cazadora y el mono eran de color verde oliva. La cazadora de tejido de nylon reversible, con forro interior color naranja y guateado. Puños, cuello y cintura de tejido de punto elástico de lana del mismo color. En caso de emergencia, la cazadora se le daba la vuelta y así servía para poder ser identificados los pilotos rápidamente por las unidades del SAR.

Electricidad estática en la cazadora de vuelo

SIN embargo, inmediatamente se emitió un informe sobre la capacidad de electricidad estática que tenía la cazadora de vuelo al estar confeccionada en nylon, ya que debido al frotamiento podía producir ciertas descargas, las cuales en condiciones de presión y atmósfera cargadas de vapores de gasolina u otros gases inflamables podía producir accidentes en el personal o material. La comisión estimó que era casi imposible que se produjese este efecto, ya que para ello, debería de tratarse de una fricción o frotamiento muy grande y continuado, en un ambiente muy seco y cargado de vapores de combustible o de otras sustancias flamables, ya que en un ambiente relativamente húmedo no se podían producir en la superficie del tejido cargas eléctricas. En conclusión, la comisión consideraba que no debía existir posibilidad de accidente y máximo cuando la cazadora se utilizaba desde hacía años en la USAF; no obstante, se solicitó que por la Comisión de Enlace se consultasen estos extremos a la USAF.

El MAAG informó que solamente en muy especiales circunstancias la electricidad estática, generada por una cazadora de nylon, podría producir accidentes al personal o material. No obstante, para evitar esta posibilidad, las cazadoras que ya tenían reglamentada en la USAF contenía en su tejido una mezcla de productos que impedían la posible carga de electricidad estática y, por tanto, la producción de accidentes por este motivo.

Por la Junta Central de Adquisiciones se anuló un concurso de dos mil cazadoras de vuelo por utilizarse tejidos de fibras sintéticas, proponiendo el Jefe del Laboratorio a la Comisión de Equipo, la sustitución del tejido de nylon por otro de raso de algodón color gris verde oliva, exigiéndose que llevase un tratamiento infugos al igual que el forro de rayón de color naranja, para dar mayor garantía de seguridad al personal volante, en caso de incendio, que se declaraba reglamentaria por Orden de 11 de junio de 1963.

Al mismo tiempo se sustituían los botones a presión, situados en los bolsillos, por cremalleras y tanto éstas como la del frente de la prenda tenían que estar ocultas.

No obstante, al poco tiempo (Orden de 1 de febrero de 1964; B.O.A. n.º 15) se declaraban reglamentarias las características referentes a la clase de tejido y tono de color, correspondiente al forro de la cazadora de vuelo, en el sentido de que debía ser

de algodón puro, ligamento (Satin) y colorido anaranjado, detallando los límites de cromaticidad.

Problemas con el mono de vuelo

EL tejido con que estaba confeccionado el mono de vuelo era muy ligero, semejante al popelín de las camisas —aunque el ligamento era de sarga— y se trataba de una copia del que usaban los pilotos norteamericanos, claro que en la USAF no existía señalado tiempo de duración; cuando la prenda se encontraba deteriorada, mediante certificado del jefe de unidad, era sustituida. Por tanto no era de extrañar que con el uso permanente, durante todas las estaciones del año, y debido en parte al roce de los atalajes del paracaídas, se produjeron roturas sobre las zonas de hombreras y entrepiernas.

Esta situación indujo al Laboratorio a proponer reducir el tiempo de vida del mono de vuelo, limitándolo a la temporada de verano, lo cual implicaba un aumento del presupuesto para atenciones de vestuario, puesto que habría que suministrar otro tipo de mono para invierno. Otra posible solución consistía en reforzar las zonas de los hombros y entrepiernas, con piezas de otro tejido más fuerte, lo que daría lugar a que perdiera calidad estética el mono, con el peligro de que se rasgase el tejido por las costuras, al unir dos telas de distinto tipo. Por otra parte se podría mejorar el acabado del tejido, a base de aplicarle tratamientos anti-roce, anti-moho o anti-pútrido, que elevarían el coste del tejido.

La solución adoptada para el problema fue reducir la vida del traje de vuelo para los *pilotos reactivistas*, con destino en Unidades de reactores a un año y 250 horas de vuelo (Orden de 29 de marzo de 1965), mientras se buscaban otras más concretas.

Aproximadamente un año más tarde se reglamentaba (O.M. núm. 52/66), B.O.A. núm. 6), el traje de vuelo más resistente, sería de color naranja para satisfacer las peticiones de las unidades de Cooperación Aeronaval y, en general, de todas las tripulaciones que debían volar sobre el mar, para su fácil identificación si caían al mar. No obstante, en dicha orden se aclaraba que se seguirían suministrando trajes de vuelo color verde oliva, mientras quedasen existencias en los Parques de Intendencia Central y Regionales, sin que pudieran solicitarse los trajes de color naranja, hasta que los de color verde oliva, en poder de los usuarios, hubie-

sen cumplido la duración total que tenía asignada.

Al año siguiente (O.M. 2.553/67), se volvió a modificar la cazadora de vuelo, sustituyendo el tejido exterior de raso de algodón, por otro de ligamento de sarga y algodón poliéster hidrofugado. El forro de

En la aviación gubernamental proliferaron equipos de vuelo de diversas procedencias, como el modelo de la figura, de procedencia rusa



A principios de 1938 se adoptó para la aviación nacional el equipo de vuelo, modelo italiano



la cazadora se suplementaba con otro de piel, intercambiable, unido a la misma mediante botones.

Otros complementos

PARECIA que todo cuanto concernía al traje de vuelo ya estaba completamente resuelto, pero se consideró la necesidad de un cubrecabezas, decretándose reglamentario (O.M. 680/68) un modelo de gorra con visera del mismo tejido y color que el de la cazadora de vuelo. Esta gorra se modificaría más tarde (O.M. 511/02090/82, B.O.A. nº 90), haciendo que en su frente fuese bordado el emblema de aviación con hilo a tres colores: rojo, blanco y amarillo.

Por fin, se disponía oficialmente (O.M. 2.121/70, de 31 de agosto) para el personal volante, el pañuelo de cuello color amarillo que se pondría en uso a partir del 1º de enero de 1971, a medida que lo suministrase los Servicios de Intendencia, ya que hasta esta orden el uso del pañuelo estaba autorizado y se consentía su utilización a libre albedrío del interesado o a sugerencias de la unidad.

En 1971 se reglamentaba el rectángulo portadivisas (O.M. 199/71 de 20 de enero) y el rectángulo de identificación (O.M. 198-/71 de 20 de enero). El primero de tejido acrílico (12 x 4 cm.) color rojo, con los distintivos del empleo bordado a máquina con hilos dorados, situado encima del bolsillo izquierdo, a la altura del pecho de la cazadora y traje de vuelo. El rectángulo de identificación lleva impreso los epígrafes del empleo, nombre y apellidos, grupo sanguíneo y factor Rh. Se situaba este rectángulo en el interior, tanto del bolsillo izquierdo de la cazadora de vuelo como del traje de vuelo.

Nuevo traje de vuelo y accesorios

UNA nueva disposición (O.M. 3.957-/79, de 4 de diciembre), recogía todo cuanto hacía referencia al equipo de vuelo, aprovechando para introducir algunas reformas en las prendas reglamentarias e implantar otras nuevas en su relación, todas ellas de fibra sintética termostable.

De la cazadora de vuelo se eliminaba la entretela interior de abrigo, el cuello de piel desmontable, y se alargaba en 5 cm. Se mantenía el color verde oliva para el exterior y naranja para el interior.

El traje de vuelo volvía al color verde oliva. Se le añadía un fuelle en la espalda y cremalleras vistas. El retorno al color verde oliva se hizo a requerimiento de los pilotos, ya que consideraban que la identificación podía convertirse en efecto bumerang y ser aprovechada en beneficio de un supuesto enemigo. Además, como ahora veremos, en esa misma disposición se reglamentaban

prendas interiores color naranja, que en caso de emergencia podían utilizarse para la identificación.

Se transformaban los guantes de vuelo, reglamentándose fuesen de cuero marrón en la palma y laterales de los dedos; el resto del tejido, mezcla de fibra sintética termostable y lana color verde oliva; el puño largo y ajuste con cinta elástica en la parte de la muñeca del lado de la palma de la mano.



Por una O.M. de 4 de diciembre de 1979 se recogía cuanto se refería al equipo de vuelo ignifugo que se utiliza en la actualidad

La gorra con visera rígida y el pañuelo quedaban de igual forma a lo descrito anteriormente.

El equipo de vuelo se incrementaba con prendas interiores de abrigo, camiseta y calzoncillos, ambas de tejido de algodón con tratamiento ignifugante, en color naranja. La camiseta de mangas largas y cuello redondo. El calzoncillo tipo largo y abierto por delante.

También se reglamentaban unos calcetines, de fibra sintética termostable, color verde oliva que se suprimían por O.M. 511/00580/84, de 20 de febrero.

En mayo de 1981 (O.M. 511/01120/81, de 24 de abril) se decretaba como reglamentaria una nueva prenda interior de abrigo, formando parte del equipo de vuelo. Se trataba de un jersey, de tejido de punto de lana ignifugada en color verde oliva, con cuello (tipo cisne) cerrado mediante cremallera, con elástico en la cintura y en el puño de la manga para ajuste.

La última novedad, respecto a la uniformidad del equipo de vuelo fue el protector de tela (O.M. 811/02091/82 de 21 de julio), para usarlo debajo del casco de fibra del equipo de vuelo, fabricado en tejido cuya materia prima es algodón mecrizado y en color gris claro.

Epílogo

SE ha dado un rápido repaso a la evolución del traje de vuelo y de cuanto constituye el equipo de vuelo, desde la creación de la Aviación Militar Española, hasta el momento actual del Ejército del Aire.

Del grueso chaquetón de cuero, incómodo para la libertad de movimientos, pero adecuado para las condiciones de vuelo de aquellos primeros aeroplanos Henry Farman, se ha pasado a un estilizado mono de vuelo y a una práctica cazadora reversible. El pasamontañas de cuero con visera y "chichonera", se ha convertido en un sofisticado casco de fibra con protección visual e incorporación de auriculares y micrófono. Estas prendas constituyen la envidia de quienes no las pueden poseer y se afanan en localizar en grandes almacenes, donde confeccionan y venden otras muy similares.

Pero para llegar a estas prendas, no ha sido preciso solamente el estudio de un diseño cómodo y apropiado a la misión que deben desempeñar en la actualidad los pilotos. Ha sido necesario que el Laboratorio examinase cada una de las composiciones de los tejidos en que se iban a confeccionar, con la finalidad de que reuniesen las condiciones más idóneas.

Lo que se ha expuesto es el largo y arduo trabajo de muchas personas que cubren esa historia de nuestra aviación militar que este año cumple setenta y cinco años de existencia. Unas bodas de platino que coronan todos los sacrificios.■