

Un piloto en traje NBQ

LUIS GARCIA BLASCO
Capitán de Aviación

Los dos segundos que tardé en encontrar el interruptor del respirador (o "blower" como dicen los manuales), fueron suficientes para permitir que se empañase completamente el visor de mi máscara de protección NBC (Nuclear, Bacteriológica y Química).

La instrucción que sobre este equipo de protección NBC para tripulaciones de vuelo (llamado TAERS.) teníamos mis compañeros del Grupo 15 y yo, había comenzado un año atrás, a mediados de 1999, cuando la Sección de Equipo Personal de Vuelo (EPV) se puso a trabajar para la adquisición del material que completaría al ya existente y que permitiría, junto con la creación de un plan de instrucción, formar a todos los pilotos en esta área. Ahora, a pesar de que el equipo ya no me era desconocido, continuaba provocándome la misma angustia al vestirlo, aunque esta vez todo era distinto.

Inmersos en una potente simulación de estado de crisis entre dos países en la que la Agrupación Aérea Táctica (AAT) participaba con motivo del TACEVAL 2000, el entorno se complicaba, pues no se trataba de una práctica periódica más de las que incluía el plan de instrucción y que, anecdóticamente, tratábamos de realizar todos debajo del aparato de aire acondicionado de nuestros escuadrones para luchar contra los 38°C de muchos días de verano y de las capas de mate-



El mecánico retira la cubierta de las botas. De esta manera se introduce una mínima cantidad de contaminante en la cabina.

rial no transpirable que, empezando por el recio mono de vuelo para NBC, envolvían nuestro cuerpo.

Esta vez, fruto de uno de los muy numerosos supuestos (o "injects") a los que éramos continuamente sometidos todos los integrantes de la AAT, me encontraba yo vistiéndome con mi TAERS para ejercitar un traslado de los aviones estacionados en la plataforma y supuestamente contaminada por agentes químicos, a otra zona "limpia" donde serían descontaminados por el personal especialista de la EADA.

Aún no tratándose de una situación real, comprendíamos todos que la importancia de la mentalización del personal frente a todo tipo de simulaciones condicionaría por completo nuestra respuesta ante las mismas. ¡Había que sentirse allí! ¡Estábamos en guerra!

La temperatura dentro del traje seguía subiendo, y con ella la sensación de encierro. El aire del respirador, aquella pequeña caja negra con un ventilador y un filtro redondo al que yo tanto había ansiado conectarme, llegó como un rayo de luz en la oscuridad. No era imprescindible para respirar puesto que, no sin dificultad, podía hacerse sin él en marcha, pero proporcionaba un suplemento de aire que mantenía desempañado el visor y relajaba la respiración. ¡Qué alivio!, pensé. Con la ropa interior de algodón, manga y pernera larga para evitar el contacto del mono de vuelo NBC con la piel, el mono de vuelo aparentemente igual pero más recio y pesado, el zahón anti-g puesto y aquella capucha plástica que envolvía mi cabeza tapándome hasta el cuello, el chorro de aire llegó como una bendición.

Detrás del pequeño visor que tenía la capucha, pude ver cómo el suboficial de la Sección de EPV que me vestía tenía ya en la mano el pequeño aparato similar a un walkman que una vez conectado al cable de comunicaciones de mi mascarilla (la cual iba unida a la capucha) me conectaría con hilo caliente al exterior y me permitiría oír y ser oído. Un chasquido y después una voz metálica me preguntaba: ¿me escucha, mi ca-



El piloto de EF-18 se acerca al avión vestido con su TAERS y enfundado con un protector transparente. Obsérvese que le espera otro piloto (que ha realizado la inspección pre-vuelo con un EPI) y un mecánico con EPI

pitán?. Fuerte y claro, sigamos adelante, fue mi respuesta.

A continuación el peso del chaleco MK-30 subió sobre mis hombros. El incremento en el número de elementos llevados específicamente en estas situaciones, como la pistola o la radio-baliza PRC-112, hacía aumentar el peso del chaleco que siempre vestimos en nuestros vuelos, y en el que llevamos una serie de artículos de primera necesidad para la supervivencia en combate. Poco quedaba ya para terminar ese ritual estanco en el que nos hallábamos.

Con bastante dificultad, me puse el casco de vuelo y conecté las bayonetas de la mascarilla. Los dos pares de guantes en cada mano eran el último paso para que diese comienzo la lectura del "recordatorio" de todo aquello que deberíamos habernos puesto. Utilizando el tacto de nuestras manos doblemente protegidas, recorriamos todos y cada uno de los bolsillos de nuestro equipo, verificando por última vez su contenido. Terminado el recordatorio y con un gesto de "pulgar arriba", los diez pilotos que rodaríamos los aviones iniciábamos el camino hacia la salida del edificio estanco en el que nos hallábamos.

Momentos antes de salir al exterior, nos deteníamos por última vez para colocarnos unos guantes de plástico, unas bolsas sobre las botas y una funda plástica transparente sobre todo el cuerpo. Con los responsables de EPV vestidos con sus Equipos de Protección Individual (EPI) con mascarilla antigás incluida, partíamos rápidamente cada uno hacia el avión que ya conocíamos como asignado.

El C15-14 esperaba impaciente mi llegada como si supiese lo que se avecinaba. Uno de mis compañeros esperaba a su lado vistiendo el EPI después de haberle pasado, como regula nuestro procedimiento, la revisión exterior e interior, evitándome así que yo las realizase con el TAERS. Detenido a pie de avión fui

despojado de la bolsa que cubría mi cuerpo, primero. Un paso en la escalerilla y mi asistente me liberaba de la bolsa que cubría mi bota, ahora en el aire. Otro paso y la otra bota también quedaba libre. Mientras entregaba mis guantes de plástico, me abrían la cúpula rápidamente, con objeto de que permaneciese abierta el menor tiempo posible. Sentado ya en el avión los movimientos se relentizaban pero debían ser precisos:

- Desconexión del respirador y conexión de la traquea al sistema de oxígeno, recientemente modificado en la flota para poder permitir esta conexión.
- Desconexión del transmisor-receptor y conexión al sistema de comunicaciones del avión.

El limitado campo de visión hacía trabajosa la labor de colocarse los atalajes y era primordial el apoyo del mecánico de línea quien, luchando también con su EPI, ayudaba al máximo en la consecución de la tarea. La modificación del sistema de oxígeno había anulado la presencia del regulador si era conectado el TAERS, con lo que el oxígeno salía permanentemente al cien por cien y con presión positiva.

Ajustados los atalajes, el mecánico abandonaba el LEX (Leading Edge EXTension) y cerraba la escalerilla. El EPI que vestía no le permitía emplear el cable de conexión al interfono con lo que haríamos uso de las señas. Ambos habíamos tratado de mantener la cúpula abierta el menor tiempo posible, la cual yacía ya cerrada.

Segundos después mi sorpresa sobrevenía cuando con todo listo, al conectar las baterías y a punto de arrancar el APU del avión, recibía por la frecuencia de la radio 1 del avión el mensaje de fin de simulación para todos los pilotos en los aviones, con lo cual nuestro ejercicio se daba por finalizado y en no mucho tiempo más volveríamos a respirar libremente ese aire que tanto habíamos anhelado. •



El piloto sube al avión. Los evaluadores de TACEVAL observan atentamente.