

La gestación de un nuevo curso

Equipo personal de vuelo

JULIO CARMONA RUIZ
Brigada de Aviación



Tras una intensa dedicación de casi 20 años a la especialidad, una vez conseguido el objetivo de poner de manifiesto la importancia del Equipo Personal de Vuelo para el piloto de combate, y el papel cada vez más crucial que tiene para el piloto de transporte, no se podía dejar pasar por alto acercarse a los actuales tripulantes y especialistas del Ejército del Aire (EA) a las raíces del curso denominado "Equipo Personal de Vuelo para Aviones de Caza y Transporte", reconocido oficialmente por la Dirección de Enseñanza del EA en 1993 y que hoy día se imparte en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) ubicada en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.

Un curso de perfeccionamiento de este tipo se origina normalmente cuando surge la necesidad de utilizar, mantener y conservar un nuevo material. En este caso se trató del equipo personal de vuelo. Casi todas las especialidades del EA están perfectamente definidas, del mismo modo que su función, pero existían algunas tareas con influencia vital en el vuelo que hasta hace algunos años no eran suficientemente abarcadas dentro de esta panoplia. Éste era el caso del Equipo Personal.

Al tiempo que los diversos tipos de aviones han ido evolucionando, el equipo personal del piloto también ha tenido que ser renovado. Se puede decir que empezando por el casco de vuelo, el traje anti-g, los equipos especiales para operar sobre el agua o la protección para ambientes químicos y biológicos, por citar algunos elementos, necesitan cada vez más unos conocimientos técnicos especializados para su perfecto acople al usuario y al mismo tiempo, para su conservación y mantenimiento. Todos conocemos desgraciadamente casos en los que alguien ha tenido que cancelar su vuelo por el fallo de una simple válvula de máscara, el mal funcionamiento del micrófono, o en los que un ajuste incorrecto del traje anti-g ha limitado la capacidad de resistencia ante esas fuerzas.

Hasta hace algunos años, el personal destinado en las Secciones de

Equipo actual aplicable al piloto de combate, equipado de traje anti-exposición y sistema respiratorio para guerra química y biológica.

Equipo Personal de Vuelo (EPV) de las diversas alas o escuadrones, normalmente suboficiales y tropa, estaba a cargo de una cantidad no definida de equipos de utilización diaria, pero contando con escasa preparación técnica para tratar y mantener ese material. Afortunadamente, en algunos lugares en los que se podía tener relación directa con especialistas de otros países, como era el caso de los de la USAF, se tenía la oportunidad de obtener información fácilmente y sin trabas sobre el tema.

En el Ejército del Aire, la especialidad de EPV no era conocida, ni existía ningún centro de instrucción para el personal encargado de esos equipos tan críticos para la correcta realización de las misiones aéreas. Sin embargo, otras fuerzas aéreas disponían desde hacía tiempo de personal especializado. El año 1974 supuso un notable cambio en la política aplicada hasta entonces en el tema que nos atañe, ya que con la llegada de nuevos equipos y, principalmente porque la adaptación de los mismos al piloto empezaba a ser individual, se observó la necesidad de que el personal que pasara destinado a las secciones de Equipo Personal tuviese una adecuada preparación.

Por aquel entonces también existía el problema de que el mantenimiento de los equipos estaba asignado a las maestranzas aéreas, lo que causaba notables demoras en los movimientos de los que debían ser reparados, y que hacía que no se pudiese disponer de ellos con la flexibilidad necesaria. Por otro lado, la mayor movilidad de la que gozaron a partir de esos años las unidades de Fuerzas Aéreas, con numerosos desplazamientos en desta-



Clase práctica en la sección de equipo personal de vuelo del Ala 12.



Calibre que se utiliza para el tallaje del casco.



Sistema de revestimiento interior termoplástico (TLP) del casco.



Disposición de los equipos que se utilizan diariamente.



Montaje de la máscara MBU-12/P.



Acoplamiento de la máscara al casco.

PROGRAMA DEL PRIMER CURSO OFICIAL DE EPV

DENOMINACION DE LA MATERIA	ASIGNATURAS	CONTENIDO
ORGANIZACIÓN DE LA SECCIÓN EPV	ORGANIZACION	Concepto de EPV. Componentes de la Sección. Disposición de los equipos. Material de medición.
	ADMINISTRACION	Órdenes Técnicas necesarias. Admon. de la Sección. Revisiones en los equipos de vuelo
EQUIPOS	CASCO DE VUELO	Casco de Vuelo. Adaptación al usuario. Revisión. Materiales de Mantenimiento
	MASCARA DE VUELO	Conjunto de Máscara. Revisiones. Materiales de Mantenimiento. Adaptación al casco
	ANTI-G	Tipos de Anti-G. Revisiones. Tallaje. Mantenimiento. Vida útil.
	ATALAJE	Atalaje de vuelo. Montaje. Revisión General. Adaptación al usuario
	CHALECO	Chaleco salvavidas. Modalidad de apertura manual. Modalidad de apertura automática. Revisión. Elementos de supervivencia. Núcleo del chaleco. Adaptación al usuario.
	TRAJES ANTIEXPOSICION Y NBQ	Traje anti-exposición. Materiales para su acoplamiento. Ajustes de cuello y muñecas. Secado Equipo NBQ. Adaptación al usuario. Prácticas con ambos trajes

camentos y ejercicios, mostraron la cada vez más necesaria presencia del especialista en EPV para las revisiones anteriores y posteriores al vuelo, así como para la solución inmediata de problemas en lugares alejados del de operación normal.

NACIMIENTO DEL CURSO DE EQUIPO PERSONAL DE VUELO

En el entorno mencionado en los párrafos anteriores es cuando se puede decir que empieza su andadura y proceso el personal que en aquel entonces se encontraba destinado en la Sección de Equipo Personal del Escuadrón 122 del Ala 12. Hoy día el tiempo ha pasado, y se trata de una sección unificada para la totalidad del Ala. En aquella sección se encontraban los equipos de vuelo que entonces se utilizaban para el vuelo del F-4C PHANTOM, y hay que reconocer que los conocimientos de que se disponía para el mantenimiento de los mismos eran mínimos. De hecho, el cometido principal se limitaba al lavado de las máscaras y la limpieza de casco y visor. Cualquier otra tarea más complicada era responsabilidad de la Maestranza Aérea, como ya se ha mencionado.

Cada vez era más necesario y urgente que las revisiones y reparaciones se pudiesen llevar a cabo localmente para no afectar a la rápida dinámica de las operaciones aéreas y que todas las misiones se pudiesen cumplir en los tiempos fijados sin retrasos. Para adquirir los conocimientos necesarios para conseguir esos objetivos se comenzaron a establecer contactos con el personal especialista del Ala 401 de la USAF, también basada en Torrejón, y que utilizaba prácticamente el mismo material volante que el Ala 12, el F-4D. Esas relaciones fueron ampliamente provechosas y fructíferas, estableciéndose un nivel de colaboración muy elevado que sirvió para incrementar notablemente la preparación de los especialistas de la mencionada sección del Ala 12.

A partir de 1980, y tras participar en cursos y prácticas conjuntas con el citado personal USAF, se habían adquirido los conocimientos necesarios para llevar a cabo la adaptación, re-



Anti-Gs listo para ajustar.



Ajuste del abdomen.



Colocación de los aros de apertura, para el pegado de los calcetines de goma.



Pre-vuelo del antiguo casco HGU-26/P y máscara MBU-5/P.

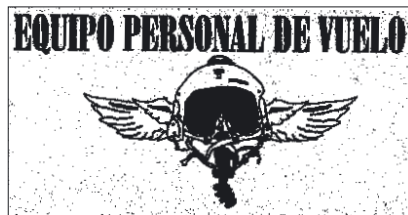
paración, conservación y mantenimiento de cualquier equipo de vuelo para aviones de combate, en la propia sección del Ala.

Esta preparación obtenida localmente no pasó desapercibida para otras unidades que tenían los mismos problemas que el Ala 12 en ese terreno, ni para los mandos del Ejército del Aire, de forma que en 1985 y de forma "oficiosa" se encomendó al personal especializado del Ala impartir los conocimientos adquiridos a las secciones similares del resto de las unidades. Sin embargo, esta transferencia de conocimientos nunca fue considerada realmente un curso, al menos oficialmente. En estos "cursillos" se estudiaban por separado los diversos componentes del Equipo Personal de Vuelo, con una duración variable de entre una y dos semanas en total.

Al poco tiempo, una nueva generación de aviones llegaba al Ejército del Aire, la incorporación del F-18 a su inventario era inmediata, y el personal de la Sección de EPV del Ala 12 recibió instrucciones y conocimientos prácticos para atender las necesidades del nuevo material. El principal cambio consistió en un nuevo conjunto de casco y máscara mucho más ligero que el anterior, con un



Cooperación con especialistas de distintos países en el ejercicio Red Flag 1994.



Emblema representativo curso Equipo Personal de Vuelo.



Chaleco MK-30 de nueva generación.

nuevo concepto de empleo, y sobre todo con una adaptación mucho más personalizada. Lo que empezó con el F-18 se fue extendiendo al resto de unidades del Ejército del Aire, y en la actualidad es el modelo utilizado prácticamente en la totalidad de ellas.

La Sección de EPV del Ala 12 seguía siendo el lugar donde se impartí-



Alumnos y profesor del tercer curso desarrollado en el C.T.A.E.R.



Clase teórica que se impartía en el hangar de mantenimiento Phantom.



Aperitivo con motivo de la terminación del primer curso, ofrecido por el entonces teniente coronel Felipe Victoria de Ayala, jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala 12.

an a todas las unidades los conocimientos que se iban adquiriendo por medio de los cursillos “oficiosos” ya mencionados, pero la cantidad de ellos que se solicitaban hizo que en 1991 se informase a la dirección de Enseñanza del MAPER de la importancia y atención que despertaban los cursillos, por lo que en 1993 se designó al Ala 12 como “Centro de Instrucción de Equipo Personal de Vuelo para aviones de combate”, dando comienzo el primer “Curso Oficial”, y utilizando al personal de la Sección como Instructores. El texto que se utilizó en su día y que en la actualidad sigue sirviendo como guía en los cursos que se imparten, fue confeccionado con la experiencia acumulada de muchos años de especialización y con la recopilación de las distintas órdenes técnicas del material. Este texto está reconocido oficialmente.

Por fin, aprovechando las instalaciones del entonces denominado “Centro de Técnicas Aeronáuticas” (CTAER, ESTAER) en la Base Aérea de Torrejón, el general director de Enseñanza del MAPER aprobó en febrero de 1996 la realización del curso en el mencionado Centro dentro de la Enseñanza Militar de Perfeccionamiento, nombrando como instructor al mismo personal que hasta entonces lo había estado impartiendo en el Ala 12. Para el autor de este artículo supuso vivir con gran satisfacción la culminación de una labor profesional de muchos años y que gracias a la ayuda prestada por el personal del ESTAER, con gran experiencia en el desarrollo y planificación de estudios, y las magníficas instalaciones de las que allí se dispone, el Ejército del Aire dispusiese de un curso de perfeccionamiento necesario y de gran importancia para la esencia de su misión.

Al comienzo, el temario incluía exclusivamente equipos personales de vuelo para aviones de caza, pero las alas de transporte también comenzaban a emplear o a tener la posibilidad de tener que emplear equipos similares a los de las alas de caza, por lo que hubo que comenzar una labor de recopilación y elección de materias para que en el curso también se pudiesen adquirir los conocimientos necesarios para mantener y conservar los equipos utilizados por ambos tipos de unidades. En la actualidad este objetivo está cumplido gracias a la inestimable labor del personal que en el presente imparte el curso en la ESTAER, y que se preocupa de que las materias que se tratan se encuentren continuamente actualizadas y relacionadas con los equipos empleados en la diversas unidades.

Una vez finalizado cada curso tras cuatro semanas de apretado programa, se realiza una evaluación escrita que tiene por objeto valorar los conocimientos adquiridos y certificar la aptitud necesaria. Al superarla, los alumnos reciben el correspondiente diploma y se unen al grupo de personas que se identifica bajo el emblema de la especialización (No reconocido oficialmente todavía).

De esta forma y a través de estas líneas se ha querido exponer la andadura de un curso y la especialidad de un personal que, realizando una extensa labor “en la sombra”, colabora con su esfuerzo y dedicación con el resto de la especialidades y funciones de nuestro Ejército del Aire en la consecución del alto nivel de competitividad que caracteriza a una fuerza de combate moderna. También es justo reconocer el papel decisivo que han tenido en este proceso una serie de personas que con su infatigable apoyo han hecho posible la “llegada a buen puerto” de todo el proyecto. Entre ellas cabría destacar a los jefes de las secciones de Equipo Personal de Vuelo del Ala 12, a todo el personal de la Sección de EPV del Ala 401 de la USAF mientras estuvo basada en Torrejón, a la Jefatura de Estudios de la ESTAER en los albores del curso, y al personal que en la actualidad se encarga de la preparación, difusión e instrucción del curso en al anteriormente citado Centro de Enseñanza ■