

[ profesionales ]

# Los pioneros del A400M



El programa del nuevo avión de transporte ha despegado en el Ala 31 con dos tripulaciones de vuelo y medio centenar de especialistas en mantenimiento de aeronaves



**S**EIS pilotos y siete supervisores de carga del Ala 31 de Zaragoza vuelan ya el *A400M* con el que el Ejército del Aire se ha estrenado en la élite de la aviación militar de transporte. A punto de cumplir un año de servicio —el próximo mes de diciembre—, en las modernas instalaciones del primer *T-25* —nomenclatura militar española de la aeronave— trabajan también alrededor de medio centenar de especialistas ligados al mantenimiento y la operación de este gigante con alas de patente europea.

La plantilla de profesionales destinados en el 311 Escuadrón de Fuerzas Aéreas crecerá conforme se incorporen al mismo de manera progresiva un total de 14 aeronaves a lo largo de los próximos cinco años, hasta 2022. A finales de 2017 está previsto la llegada de la segunda aeronave, de reabastecimiento en vuelo.

«El *A400M* se encuentra en el Ala 31 porque es la unidad de transporte de referencia en el Ejército del Aire y porque aquí ha venido operando el *C-130 Hércules* al que sustituye, ya en el límite de su vida operativa», asegura su jefe, el coronel Andrés Gamboa. «Por experiencia y tipo de misión, sus pilotos y personal de mantenimiento están a la altura para hacerse cargo del nuevo material». Los «elegidos» deben realizar previamente un curso de varios meses en el *International Training Center* de Airbus, en Sevilla.

En opinión del coronel Gamboa, esa transición de un sistema de armas a otro supone un «salto cuantitativo y cualitativo muy grande», por el número de aeronaves —el Ala 31 cuenta en la actualidad con diez *C-130*— y porque «pasamos de la máquina de escribir al ordenador», subraya. «A la tablet», dice el capitán Pablo Guerrero, yendo más allá que su jefe, incidiendo en el cambio de filosofía que ya se aplica en el Ala 31 a la hora de operar un avión de transporte que carga 400 sistemas informáticos gestionados por 200 ordenadores. «Estamos sustituyendo el *Hércules*, en el que se ven e, incluso, se escuchan, las averías y otras incidencias», afirma el brigada Miguel Ángel Cardo, supervisor de carga, por otro avión que, como indica su compañero, el subteniente Ramiro Ribeiro, mecánico con Licencia B.1, «dispone de una intranet de 60 ordenadores que hace todas las funciones de ayuda al piloto en caso de emergencia». «El propio avión te canta la avería», dice el teniente José Luis Ogea, ingeniero aeronáutico y responsable último de certificar que la aeronave está lista para volar de manera segura.

Pilotos, supervisores de carga, mecánicos con Licencia B.1 y con Licencia B.2 —suboficiales mecánicos de Telecomunicaciones y Electrónica, denominados ahora aviónicos en el concepto Airbus— e ingenieros aeronáuticos constituyen el núcleo de profesionales a los que se les ha asignado la responsabilidad de situar al Ejército del Aire en la vanguardia del vuelo estratégico para potenciar extraordinariamente su poder expedicionario en los ámbitos logístico, táctico y de reabastecimiento. El *A400M* puede hacer el trabajo equivalente a tres *Hércules* a gran altitud, como un avión comercial, a velocidad supersónica y con un gran alcance o a muy baja cota, casi a ras de suelo, concentrando en un solo aparato el mayor número de capacidades y configuraciones de transporte militar posible. Un caso único en el mundo.

J.L. Expósito  
Fotos: Pepe Díaz



■ Capitán Pablo Guerrero Soriana  
Piloto

## «ADAPTAMOS EL VUELO CIVIL AL MILITAR»

CUANDO se colocó a los mandos de un *A400M*, hace poco más de un año, contaba con 2.000 horas de vuelo, después de cuatro operando el *212 Aviocar*, el *CN 235*, el *Boeing 707* y, desde el 2012, el *Hércules*. El capitán Guerrero cumple con los requisitos exigidos al piloto de un *T-25*: amplia experiencia en operaciones logísticas, de reabastecimiento y tácticas en territorio nacional y en diferentes destacamentos internacionales.

«Hemos ganado en estabilidad y seguridad porque disponemos del *fly by wire*», explica al referirse a los controles de vuelo que ejecuta moviendo un joystick y al *Head up Display*, las dos pantallas transparentes de color verde desplegadas frente a los ojos de los pilotos donde se representan todos los parámetros de vuelo. «Mientras el comandante de la aeronave navega con *la cabeza fuera*, mirando al exterior, el copiloto realiza la gestión de cabina a través del *Flight Management System*», el sistema de gestión de vuelo, al igual que ocurre en las aviones comerciales. «Con el *A400M* adaptamos la forma de vuelo civil al ámbito militar».

■ Subteniente Ramiro Ribeiro Lamas  
Mecánico con Licencia B.1

## «PODEMOS APORTAR MUCHAS MEJORAS»

PARA trabajar en el *A400M* se pide conocimiento en polimotores y lo más parecido a este avión turbohélice es el *Hércules*». El subteniente Ribeiro atesora 22 años como especialista en Mantenimiento de Aeronaves, dedicado a los sistemas hidráulicos y los motores del *C-150*. Pero no es suficiente. Además ha superado los cuatro meses de formación en el International Training Center de Sevilla para obtener el título de Mecánico en Licencia B.1 y, a continuación, ha viajado por Europa para «especializarme en inspección boroscópica —diagnóstico por imagen—, hélices o reparación estructural, por ejemplo». El subteniente Ribeiro debe supervisar todos los aspectos mecánicos del mantenimiento correctivo —cuando surgen averías— y del preventivo, las revisiones periódicas, bien por ciclos u horas de vuelo.

«Trabajamos con un niño pequeño de 90 toneladas de peso que necesita de muchos cuidados», afirma reconociendo que la puesta en marcha de un programa como este requiere «muchísimo esfuerzo». Desde 2016 se encuentra inmerso en este programa «al que podemos aportar muchas mejoras por nuestra experiencia», destaca. En cualquier caso, está convencido de que el *A400M* «será tan buen avión como lo ha sido y sigue siendo el *Hércules*».



«Estoy seguro de que el *A400M* será tan buen avión como lo ha sido y lo sigue siendo el *Hércules*»



■ Teniente José Luis Ogea Pozo  
Ingeniero aeronáutico

## «ESTE AVIÓN ES SEGURO»

Afirma que «nadie es imprescindible en el Ala 31», pero lo cierto es que sin su visto bueno ningún *A400M* del 311 Escuadrón de Fuerzas Aéreas puede despegar de la base aérea de Zaragoza. El teniente José Luis Ogea es desde 2016, un año después de su ingreso en el Ejército del Aire, el responsable de aeronavegabilidad del *T-23* español. «Soy quien certifica que el mantenimiento preceptivo del aparato se ha realizado en su totalidad, de manera correcta y sin incidencias y, por tanto, puede volar de forma segura», señala.

«En el *Hércules* son los mecánicos más veteranos quienes realizan esta labor. En este avión solo lo puede hacer un ingeniero aeronáutico» y él es el único hasta ahora asignado al programa en la unidad. Su trabajo finaliza cuando rubrica el denominado *Certificate of Release to Service*, «el CRS de la aviación civil que permite la suelta de la aeronave, informe que en el Ejército del Aire solo se aplica al *A400M*».

«Todo elemento que se instale o tarea que se realice en el avión debe tener su certificado de conformidad, por eso, este avión es seguro», indica este joven oficial que controla las labores del Escuadrón de Mantenimiento como enlace entre el Ala 31 y el Mando Logístico aéreo.

■ Brigada Miguel Ángel Cardo García  
Supervisor de carga

## «SUSTITUIMOS EL PAPEL POR EL SOPORTE DIGITAL»

EN esta aeronave no existe libro del avión en papel. Ahora todo se hace en soporte digital, a través del *Management Data System*, explica el brigada Cardo, uno de los dos supervisores de carga que, junto a los dos pilotos, componen la tripulación de vuelo del *A400M*.

Es en ese Sistema de Gestión de Vuelo donde estos especialistas registran todas las tareas de mantenimiento que realizan antes del despegue y después del aterrizaje. Sin embargo, «nuestra función principal en tierra es la configuración de la carga, tanto de material como de pasajeros», puntualiza este suboficial con 28 años de servicio en el Ala 31, nueve de ellos como maestro de carga y otros 15 de mecánico de vuelo a bordo del *C-130 Hércules*.

En el aire el brigada Cardo trabaja a la entrada del avión bajo la cabina de vuelo sentado frente al *Loadmaster Work Station*. Desde las pantallas de este puesto «gestiono los sistemas de luces, de temperatura, de emergencias, de altitud o de lanzamiento, la apertura y cierre de la rampa y las puertas, los avisos de emergencias y cómo corregirlos, los niveles de presurización y de oxígeno...», entre otros muchos aspectos.



«Nuestra función principal en vuelo es la configuración de la carga, tanto de material como de pasajeros»