



LOS MAESTROS de la aviación

La Maestranza Aérea de Albacete lleva 75 años revisando y reparando los aviones del Ejército del Aire

MANTENER al máximo nivel las aeronaves del Ejército del Aire. Con esta misión nació la Maestranza Aérea de Albacete hace 75 años y en esta tarea continúan cerca de 600 trabajadores —80 por 100 civiles y 20 por 100 militares—, todos ellos «maestros, artesanos, gente que cuando ve entrar un avión en el hangar ya sabe de que pie cojea, con una enorme experiencia adquirida a lo largo de los años y unos conocimientos que les han traspasado sus compañeros más veteranos», explica el responsable de la Maestranza, coronel Rubén García Marzal.

Para desarrollar su misión, el centro está organizado en grupos. El principal, el de Ingeniería y Mantenimiento, realiza las revisiones y reparaciones mayores de los aviones asignados al centro: el apagafuegos *CL-215T/515*, que pasa por la Maestranza antes de la campaña contra incendios; el reactor de enseñanza básica *C-101*, cada 1.800 horas de vuelo; y el caza *F-18*, al aproximarse a los dos tercios de su vida operativa. El *Eurofighter* aún no tiene establecida una revisión mayor, pero en julio de este año se entregó el primero que ha sido reparado en sus instalaciones. En la Maestranza también hay un grupo de Abastecimiento —«responsable de que a Mantenimiento no le falte ninguna pieza», explica el jefe de la Secretaría General, comandante Ángel Gómez— y otro de Aeronavegabilidad y Aseguramiento de la Calidad.

La Maestranza está en continua evolución para mantenerse al día en tecnología aeroespacial. «Esa permanente adaptación es lo más significativo de la historia del centro», puntualiza el coronel. La ingeniería está integrada en todos los equipos de producción «de modo que si surge un problema que no está documentado en los planes de mantenimiento del fabricante del avión, estamos preparados para asegurar que las aeronaves se reparan y entregan con todos los

requisitos de seguridad y fiabilidad», explica. Actualmente, el centro tiene un volumen de trabajo de 480.000 horas al año y cada aeronave que sale del hangar pasa unas pruebas en tierra muy rigurosas. Una vez superadas, los pilotos de las unidades usuarias comprueban, ya en vuelo, que todo está en perfectas condiciones.

La historia del centro se remonta al 24 de noviembre de 1939. «Nació desde cero —explica su actual director— en un momento en el que España vivía un bloqueo internacional y casi la única herramienta que había era el ingenio». Especializado inicialmente en aviación ligera, la transición a la media y pesada llegó en los años 70 y, una década después, el centro afrontó la primera revisión general del *Mirage F-1*.

«Nos hicimos con capacidades que estaban en la punta de lanza de la tecnología y que, posteriormente, pudimos aplicar a otros reactores como el *C-101*, *F-5*, *F-18* y, ahora, al *Eurofighter*», añade el coronel.

Otro hito fundamental de la historia de la Maestranza se produjo en 2007, cuando obtuvo el certificado PECAL 2120 para el *F-1* y el *C-101* así como para el motor que lo equipa. «Hay que producir, pero con una serie de compromisos

—explica su responsable— que tienen que ver con la seguridad en vuelo, la calidad, la prevención de riesgos laborales y la protección medioambiental».

Debido a la crisis que sufre la economía, la Maestranza se ha hecho cargo de parte del trabajo que antes hacía la industria. «Pero no podemos absorberlo todo», puntualiza el coronel Marzal. La renovación del personal es una de las mayores preocupaciones del director de la Maestranza. «Sólo pediría que se repusiera la gente que se va. Tenemos una media de edad muy elevada, 51 años, y si no entra gente, la experiencia de nuestros maestros se perderá», concluye.

Elena Tarilonte

Fotos: Hélène Gicquel

En el centro se hacen las revisiones mayores de los apagafuegos, los C-101 y los F-18



«En una revisión general empleamos entre 14 y 16 meses de trabajo»

■ José Luis Ontanilla. Maestro del C-101

«A LAS AERONAVES LAS DEJAMOS PELADAS»

EN este centro hacemos la revisión general del C-101, la mayor de su programa de mantenimiento», explica el responsable del taller de este avión de enseñanza, José Luis Ontanilla. Para ello, desmontan completamente la aeronave, «la dejamos pelada», y envían todas las piezas a la sección de limpieza «donde les quitan la pintura para verificar si tienen erosiones o grietas». De vuelta al taller, montan de nuevo la aeronave, realizan las pruebas funcionales y las comprobaciones finales de los sistemas de navegación, mando de vuelo, hidráulica, comunicaciones, combustible... «Entonces, se pinta todo el aparato, lo medimos, pesamos, ajustamos el motor y lo dejamos listo para la prueba en vuelo». En todo este proceso «empleamos entre 14 y 16 meses de trabajo».

Pocos conocen este avión como él. Desde que trabaja en la Maestranza, hace ya 30 años, se ha dedicado por completo al C-101. Primero, como montador de hidráulica, mandos de vuelo y estructura y, ahora, al frente de las 25 personas del taller —montadores, motoristas, electricistas y chapistas—. Cuando llegó era técnico de mantenimiento de aeronaves, posteriormente, se especializó en la Academia General del Aire y completó su formación en las instalaciones del fabricante del avión.

■ Brigada Antonio Virosta. Jefe de control técnico

«MI MUNDO SON LOS AVIONES»

EL jefe del control técnico del taller de aviones de combate, brigada Antonio Virosta, trabaja a caballo entre la ingeniería y el mantenimiento. «En relación con la primera, elaboramos los libros de trabajo que manejan los mecánicos durante las revisiones de los cazas». También es el responsable de verificar los trabajos que se desarrollan en el taller «algunos incluso llevan un doble control porque afectan a la seguridad en vuelo». Las once personas que dependen del brigada comprueban asimismo que el material tanto rotable —puede utilizarse en otros equipos— como fungible —se consume durante la operación— y las herramientas del taller estén en perfectas condiciones.

En la Maestranza está destinado desde mayo de 2001. Inicialmente, en el control técnico del *Mirage F-1* —«cuando llegué se estaba haciendo la revisión general de este avión»— y posteriormente, con el *F-5* y el *F-18* y, ahora, con el *Eurofighter*. «Es un avión vivo que, al mismo tiempo que está saliendo en producción, le estamos implementando modificaciones». Reconoce que, como especialista en electrónica, podía haber desarrollado su carrera militar en un radar o en telecomunicaciones pero «mi mundo son los aviones, nunca los he querido perder de vista y he tenido la suerte de trabajar siempre con ellos».





■ Pedro Garrido. Maestro de entelados

«NOS GUSTA CUIDAR LA CALIDAD»

EN el taller de entelados trabajan cuatro personas, entre ellas, Pedro Garrido. «Estamos desbordados porque, cada día que pasa, los aviones son más antiguos y necesitan más mantenimiento». En esta sección reparan los asientos, las sillas eyectoras, los zahones, el fuelle de las palancas del C-101... y están metidos de lleno en la elaboración de fundas para las cúpulas de los 78 cazas F-18 de nuestra flota. «Utilizamos los mejores materiales; nos gusta cuidar la calidad y todos los detalles». De momento, han diseñado las de los monoplaza y están esperando tener las medidas exactas de los biplaza. También están mejorando los asientos de los apagafuegos. «Antes eran de plástico y los pilotos sudaban mucho. Y el relleno, que era de gomaespuma, lo estamos sustituyendo por una mezcla de látex y viscolástica, mucho más cómoda».

Lleva 28 años en la Maestranza, a donde llegó con el título de entelador —«creo que soy el único que lo tiene en España»— que renueva cada dos años en EEUU y no escatima elogios hacia este centro al que siente como su casa. Tampoco hacia los compañeros que han pasado por él en sus primeros 75 años ni a sus directores que «han puesto su granito de arena para que la Maestranza esté donde está».

■ Francisco Castillo. Maestro de electrónica

«LA ELECTRÓNICA TIENE BRUJAS»

LA electrónica siempre me ha gustado. Por eso la elegí como profesión, aunque dicen que tiene brujas: las señales están, pero no las vemos». Francisco Castillo, maestro del taller de electrónica, es el encargado de organizar el trabajo que llega a su sección y distribuirlo entre los distintos bancos de prueba. Cuando un avión entra en la Maestranza, receptionan la parte de aviónica, la desmontan y toman nota de los defectos. «Si necesita una pequeña reparación, la hacemos. Si es más grande, pedimos el material que necesitamos y, después, lo arreglamos».

Cuando llegó al centro en 1972 era militar. «Había firmado seis años de compromiso. Tres de ellos los pasé en la Escuela de Transmisiones y el resto aquí». Reconoce que, para hacer bien su trabajo, debe formarse continuamente, «clavar codos a nivel particular. Aquí no hemos recibido cursos porque los que más sabemos de esto somos nosotros. ¿Quién nos los iba a dar?». No oculta su preocupación por la disminución de personal de la Maestranza. «Hay pocos que sepan hacer el mantenimiento de un avión y es triste ver que algunos se van porque fuera pagan mejor».



«Aquí no recibimos cursos porque los que más sabemos de esto somos nosotros»