

---

*Entrevista con el comandante Alfonso de Castro*

# Piloto de ensayos

José TEROL  
Comandante de Aviación  
Fotografías del Autor

El comandante Alfonso de Castro pertenece a uno de los colectivos aeronáuticos más minoritarios y restringidos, pues se trata de uno de los cuatro únicos pilotos del Ejército del Aire que, habiendo realizado el Curso de Piloto de Ensayos en Vuelo, actualmente ejerce esta función al formar parte de la plantilla del Grupo de Ensayos del CLAEX en la base aérea de Torrejón.

**C**ON más de 3.000 horas en su cartilla de vuelo, donde aparecen 35 tipos de aviones tan diferentes como el Mirage 2000, el ATR-42, el polaco PZL, e incluso el Airbus 320, el conocer las opiniones de Alfonso de Castro sobre temas aeronáuticos en general y sobre ensayos en vuelo en particular, es todo un privilegio, ya que a su objetiva experiencia profesional añade el valor de su natural franqueza a la hora de expresar sus opiniones.

## EL PILOTO DE ENSAYOS

—¿Qué perfil personal, profesional y aeronáutico exigirías para ser piloto de ensayos?

—Destacaría el perfil personal sobre el profesional y el aeronáutico, ya que éstos normalmente están definidos por unos hitos a alcanzar y que más o menos se consiguen con la experiencia y el tiempo en unidades operativas. No es así en el perfil personal, que además de su dificultad a la hora de su conceptualización, tiene una gran importancia en la aportación del piloto a un programa de ensayos. Esta importancia se pone más de manifiesto

en los ensayos llevados a cabo por la empresa, donde por la naturaleza de los ensayos el piloto hace de juez y parte, por un lado es un colaborador más en el equipo, donde preocupan los intereses comerciales y, al mismo tiempo, tiene la responsabilidad de dar a conocer con objetividad y honestidad lo observado.

—En España se podría considerar que uno se convierte en piloto de ensayos al ser destinado al CLAEX en el Boletín Oficial, ¿Exigirías una selección previa?

—No cabe duda que una selección previa es muy conveniente y que ésta no debería ser muy diferente a la que se hace en la mayoría de los países. El detallar en qué consistiría no creo que sea muy relevante, pero lo que sí me gustaría resaltar es que, tanto para la selección como para otras circunstancias, existe una cierta dificultad para encajar la política general de personal del Ejército del Aire, con otra particular y más adecuada para el mundo de los ensayos, ya que mientras la política general del Ejército del Aire lógicamente ha de estar basada en unos criterios de operatividad, en el caso de los ensayos los criterios han de estar optimizados para unos

logros operativos y técnico-científicos.

—¿Para ser piloto de ensayos es preferible un piloto joven con experiencia limitada pero una vida aeronáutica remanente larga, o un piloto veterano de gran experiencia?

—La experiencia no es incompatible con la juventud, lo que sí ocurre es que generalmente es difícil conseguir pilotos, llamémosles "jóvenes", con la experiencia en vuelo necesaria que les permita aportar sus conocimientos al proceso de ensayos. Por otro lado, un piloto experimentado, joven o no, contribuye a disminuir el factor riesgo, ya que la experiencia es uno de los factores humanos que junto a los conocimientos y la habilidad influyen en lo acertado de una decisión.

—Tú realizaste el Curso de Ensayos en Vuelo en Francia ¿Qué diferencias tiene con el de otros países? ¿Es imprescindible salir al extranjero?

—Todos los aviones vuelan basados en los mismos principios, forzosamente las escuelas que imparten los conocimientos para evaluarlos son muy parecidas en cuanto a su contenido, no siendo así en cuanto a su orientación y metodología. De un lado las escuelas americanas se ca-



Los pilones subalares y las aletas junto a la tobera identifican este C-101 (E.25) como uno de los pertenecientes al Grupo de Ensayos del CLAEX.

racterizan por una gran organización, poderosos medios y por una especialización en aviones militares. Por otro lado la escuela inglesa es de parecidas características a la americana, pero a una menor escala que la hace más representativa de nuestros medios; y por último la escuela francesa que se caracteriza por un mayor trabajo en equipo entre el piloto e ingeniero, así como por una mayor especialización en aviones civiles.

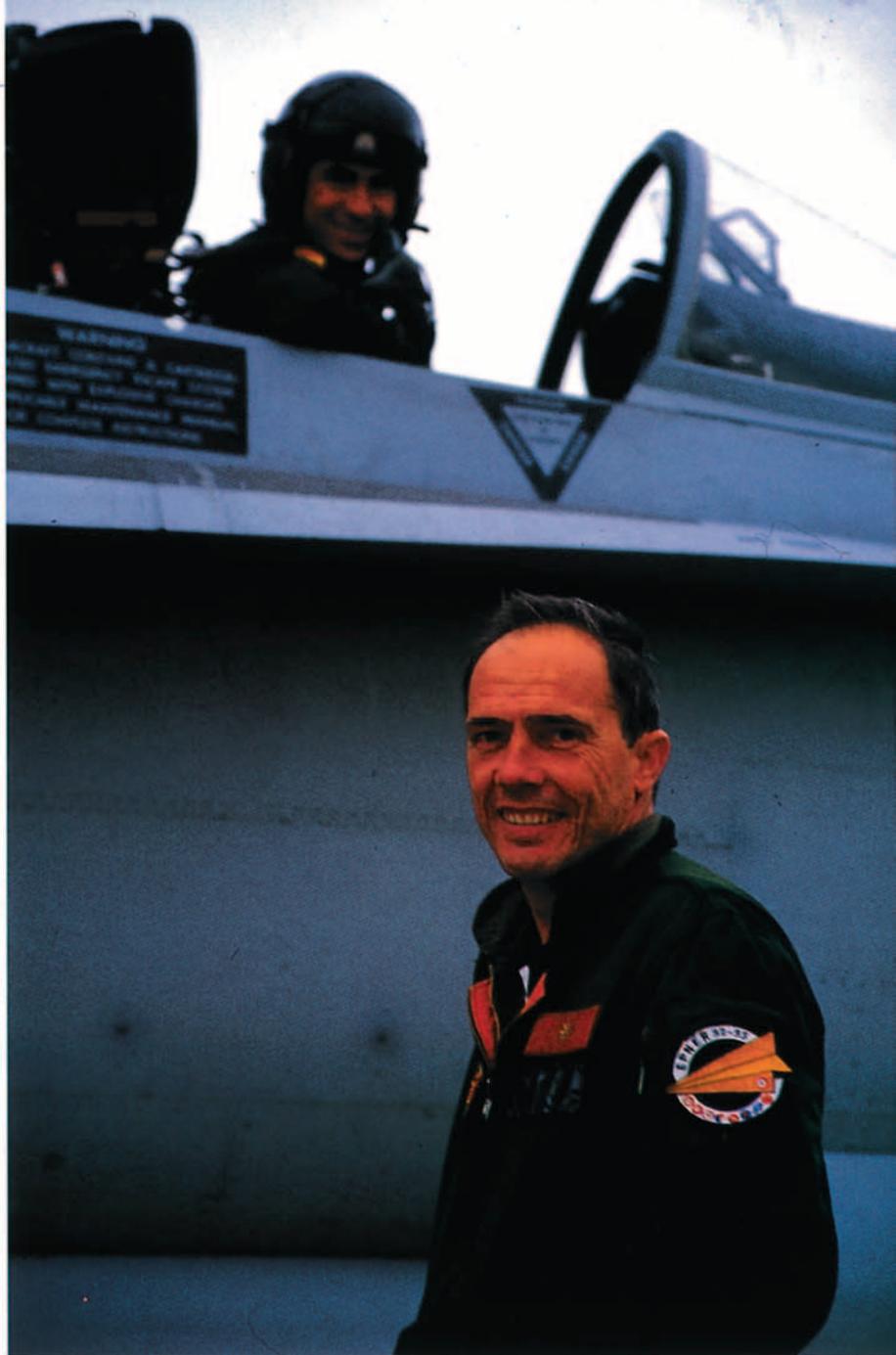
En estos cursos se aprende durante doce meses de dedicación exclusiva los conocimientos y técnicas específicas que se requieren para los ensayos en vuelo, todo esto obliga a disponer de una organización, infraestructura y medios muy costosos, que al no existir en España hace que sea imprescindible salir al extranjero.

—¿De todas las funciones del piloto de ensayos, cuál entraña mayor dificultad y cuál es la más gratificante?

—Particularmente lo que más me atrae de los ensayos en vuelo es el de ser uno de los pilotos que forman parte de un grupo de personas que están en la vanguardia de una actividad y que tienen la posibilidad mediante su trabajo de mejorar la seguridad y el trabajo de otras; por otro lado, en esta actividad en determinadas ocasiones tenemos un cierto sentimiento de incompreensión, incluso por parte de tus propios compañeros, que a veces nos recriminan lentitud en los programas, sin entender que éstos son normalmente lentos y laboriosos incluso cuando se dispone de medios propios, pero si se necesitan medios ajenos, como ocurre en la mayoría de las ocasiones, éstos pueden hacerse desesperantes. Este sentimiento se hace más fuerte cuando la figura del piloto de ensayos es el punto de confluencia de diferentes criterios, intereses y colectividades, e incluso hasta de tu propio interés por preservar tu imagen ante todos ellos.

—¿El piloto de ensayos debe estar especializado en reactores o transporte, o puede simultanearlo?

—No creo que un piloto de ensayos deba tener una determinada especialización, sería muy caro e improductivo en nuestro sistema de trabajo; por otro lado el piloto de ensayos debe representar a una generalidad de pilotos



El comandante de Castro ostenta sobre su cazadora de vuelo el emblema del curso de ensayos en vuelo que realizó en Francia.

y para ello debe volar diferentes tipos de aviones. Sólo cuando el ensayo sea complejo y no se disponga del tiempo o de los medios que se requieren para un entrenamiento adecuado, en ese caso es muy recomendable recurrir a una especialización previa, no ya en transporte o reactores sino incluso en un determinado tipo de avión.

—¿No es peligroso “estar suelto” simultáneamente en varios aviones diferentes?

—El mantener tres o cuatro calificaciones no representa mucho problema y como decía antes es lo que debe volar un piloto de ensayos. Por otro lado, cuando se realizan evaluaciones, a diferencia de los pilotos operativos que tienen que tener un buen entrenamiento en la realización de determinadas misiones, el piloto de ensayos ha de determinar que el avión o el sistema son adecuados para ello, por lo que el estar “demasiado” entrenado en el avión



En el futuro, los pilotos del CLAEX asumirán un importante protagonismo dentro del programa de ensayos en vuelo del EF-2000; Mientras tanto hay que destacar que los actuales pilotos del prototipo DA.6 pertenecieron en el pasado a esta unidad del Ejército del Aire.

o en el sistema puede enmascarar las posibles deficiencias.

## ENSAYOS EN VUELO

—¿Cómo se controla el factor riesgo en los ensayos en vuelo? ¿Se tiene asumido un riesgo mayor que en otras misiones?

—Realmente la mayoría de los vuelos que se hacen en el Grupo de Ensayos no son de los que nosotros llamamos de alto riesgo, como pueden ser el estudio de los modos de barrena de un avión o el de una ampliación de dominio de vuelo. Pero al margen de esto, en todos los casos se hace un estudio exhaustivo en tierra de los factores implicados y un estudio de los riesgos potenciales, determinándose las acciones a realizar para controlarlos.

—¿Cómo es la relación con los ingenieros? ¿Suelen pedir cosas "imposibles"?

—Una buena y estrecha relación con el ingeniero de Ensayos es esencial, ya que su presencia es prácticamente imprescindible en los programas de ensayo. Tanto es así, que en gran parte, la calidad de los resultados finales del programa vendrán determinados por el estudio realizado por el ingeniero de Ensayos. Es-

ta búsqueda de la calidad en los resultados finales, hace que a veces los ingenieros nos pidan una precisión en vuelo difícil de conseguir.

—¿Cuál es el avión más difícil o peligroso que has volado?

—Pues seguramente la vieja "plancheta" (N.A: Los pilotos de Manises denominamos cariñosamente con esta

apodo al viejo Mirage III) y muy probablemente porque fue el primer avión "pour homme" que volé.

—¿Las misiones de ensayos en vuelo pueden llegar a ser monótonas?

—Monótonas no, ya que normalmente no solemos realizar muchas veces el mismo tipo de ensayo, y es más, la variedad en las misiones y en los aviones volados es uno de los mayores alicientes de esta actividad.

## EN EL CLAEX

—¿El sistema de trabajo del CLAEX es análogo al de centros similares de otros países?

—No creo que haya centros similares al nuestro, ya que dada la compleja composición del CLAEX hace que su forma de trabajo sea un poco particular. Otra cosa es el Grupo de Ensayos, que al tener una misión más concreta tiene bastante similitud en su forma de trabajo con otros centros de ensayos.

—¿Qué aviones tendrías permanentemente en plantilla en el CLAEX?

—Yo asignaría, no de forma permanente, pero sí de una forma más continuada durante toda la fase de vuelos, los aviones y los medios que fuesen indispensables para el desarrollo del



En la persona del comandante de Castro se da la curiosa circunstancia de tratarse de un piloto de ensayos, hijo de otro piloto de ensayos del Ejército del Aire.

programa, esto repercutiría muy favorablemente en el desarrollo del programa acortando notablemente la duración de la fase de vuelos.

—¿Se colabora con el INTA? ¿La existencia de este organismo no crea dificultades o duplicidades?

—Desde hace algunos años se llevan realizando programas de colaboración con el INTA, todos ellos regulados dentro de un acuerdo marco de colaboración y que hasta el momento no han creado problemas.

La mayor dificultad que tenemos en las colaboraciones con el INTA surge de su propia naturaleza, ya que al ser un organismo autónomo le obliga a facturar todas sus aportaciones buscando una cierta amortización de sus medios. Esto hace que a la hora de requerir al INTA determinadas prestaciones, éstas estén más limitadas y que no siempre podamos emplearlas, a pesar de que han sido suministradas por parte del Ministerio de Defensa con motivo, entre otros, de la adquisición del Ejército del Aire del EF-2000.

—¿Cómo son las relaciones de los pilotos del CLAEX con las tripulaciones de las unidades operativas? ¿Existen diferencias de criterio a la hora de establecer los límites de los ensayos en vuelo y las evaluaciones operativas?

Un EF-18 (C.15), asignado al Grupo de Ensayos, completamente instrumentado para la realización de pruebas de lanzamiento de cargas externas.  
(Foto J. Guardiola, vía J. Terol)

—No debería haberlos y no los hay, y concretamente en relación con las evaluaciones operativas, todo está bien regulado en la IG.70-12. Por otro lado y a nivel personal las relaciones con el resto de los pilotos operativos son inmejorables, nosotros hemos estado allí y todos nuestros mejores amigos siguen estando. Por otro lado nuestra infatigable condición de "viajeros y visitantes" nos hace tener una buena idea de sus necesidades e inquietudes.

—¿Quién llevará a cabo los ensayos del EF-2000? ¿Cuál será la participación del CLAEX?

—Todos esos temas no están totalmente definidos y podrían dar motivo a una explicación un tanto extensa, no obstante, el CLAEX formará parte en muchas de las actividades del programa y concretamente en la aportación de las tripulaciones oficiales del EF-2000.

—Después de haber volado tantos y tan diferentes aviones ¿Cuál definirías como "tu avión"?

—Me gustaría pensar que los aviones que hasta ahora he volado

son sólo una parte de los que llegaré a volar, pero de todas formas, sea así o no, yo siempre me consideraré un "planchetero".

Hasta aquí esta interesante conversación que nos ha permitido conocer las inquietudes y opiniones de un afortunado componente de ese grupo de "rara avis" que representan los pilotos de ensayos de nuestro Ejército del Aire ■