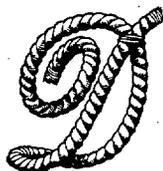


EL MANTENIMIENTO EN LA FLOTILLA DE AERONAVES

Antonio RUIBÉRRIZ DE TORRES SÁNCHEZ



EL sostenimiento del Arma Aérea de la Armada se desprende un principio fundamental, apenas recogido en el artículo 15 del Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo, cual es el control de calidad y la verificación efectiva que ello comporta.

El sostenimiento aeronáutico, que comprende las funciones de mantenimiento y aprovisionamiento, presenta unas características especiales que deben ser tenidas en cuenta, tanto en la gestión como en la ejecución (1).

Hechos diferenciales

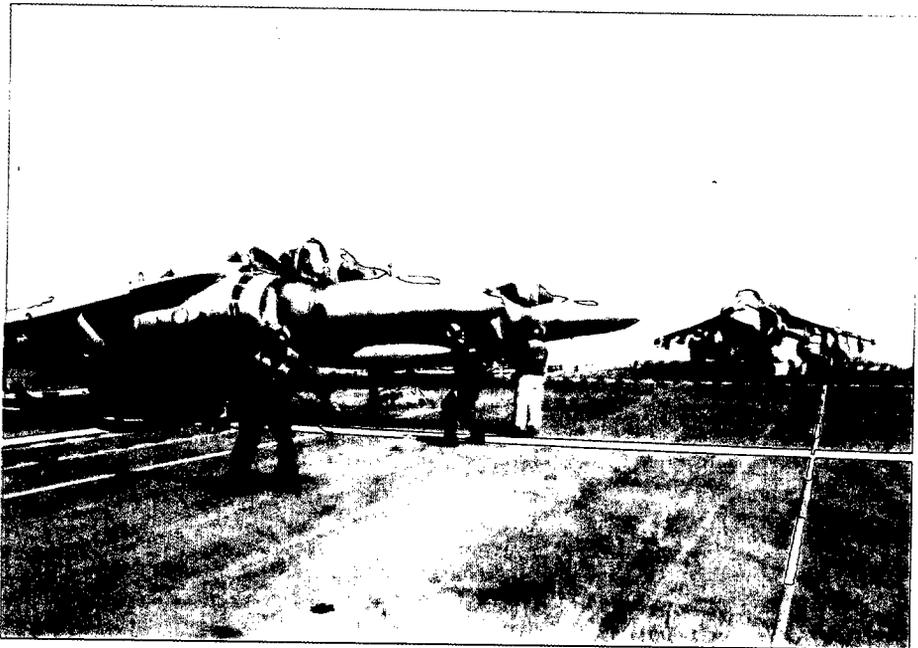
El hecho de ser aviación embarcada, unidades aéreas destacables a bordo de buques diversos a suficiente distancia de apoyos de tercer escalón, le confiere a su sostenimiento unas especiales características. La aviación naval es autosuficiente por el simple principio de la «supervivencia mecánica».

Estas peculiaridades que se consideran en la gestión, ejecución y desarrollo del sostenimiento de las aeronaves navales son:

Seguridad

Considerando el medio en el que la aeronave desarrolla su actividad, el mantenimiento de aeronaves está muy condicionado por el requisito de la seguridad que impone la preferencia del mantenimiento preventivo sobre el correctivo.

(1) Art. 19, cap. V, título I, del *Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo*.



(Foto: ORP, Armada).

Soporte técnico

Los condicionantes impuestos por el hecho de disponer de sistemas de armas con características especiales en reducidas cantidades de cada modelo imponen una mínima infraestructura propia, seguir las directrices de los fabricantes y otros utilizadores, manteniendo una estrecha colaboración con ellos en la cooperación y en la mejora constante y dinámica del sostenimiento.

Este tipo de colaboración es norma común entre países de la OTAN y occidentales, permitiendo mantener al día el nivel de seguridad y los cambios de configuración, tanto logísticos como operativos, que constantemente se producen (2).

Otro hecho diferente es que el comandante de la Flotilla de Aeronaves es el único mando del que dependen, tanto la fuerza como su propio apoyo. Este apoyo próximo, muy especializado, permite un seguimiento de obras no sólo de Tercer y Cuarto Escalón, sino que es ampliamente utilizado por las mismas escuadrillas para verificación y consulta de los trabajos que realizan.

(2) Periódicamente se reúnen las comunidades de Harrier (Estados Unidos, España, India, Italia y Reino Unido) para dar soluciones a problemas surgidos y exponer e intercambiar nuevas ideas con vista a mejorar la seguridad de los utilizadores.

La última diferencia es la figura de la Sección Especial del Arma Aérea, que por la necesidad de dar un tratamiento distinto y peculiar a los recursos humanos y de material justificó concentrar en una sección especializada del Estado Mayor de la Armada ciertas actividades. Esta ventaja, evidente frente a otras armas de la Armada, puede llegar a no serlo, cuando dependiendo de actitudes personales deja de existir una cierta sintonía entre las partes.

Recursos humanos

La profesionalidad y el conocimiento de un mantenedor aeronáutico, genéricamente mecánico de aviación, son proporcionales a la permanencia y a la motivación, siempre que se den una serie de condiciones en el trabajo.

No basta el adiestramiento básico y la experiencia, el mecánico debe actualizar sus conocimientos en ciclos permanentes de adiestramiento a la vez que instruye responsablemente a otros. Participa en la toma de decisiones, aportando sus conocimientos en la resolución de averías. Esta aplicación de las técnicas de TQL ha sido la consecuencia lógica de la forma de actuar de las escuadrillas navales, donde los pilotos tienen responsabilidad directa en áreas del mantenimiento, y los mecánicos sienten como propia la seguridad del vuelo.



(Foto: ORP, Armada).

Si es cierto que una permanencia larga hace rentable la inversión tecnológica, no es menos cierto que la política de personal, en muchas ocasiones, ha permitido una sangría de técnicos muy cualificados, favoreciendo con ello la anemia de instructores y especialistas de Segundo Escalón que padece endémicamente la Flotilla.

El suboficial de mantenimiento necesita saber que su esfuerzo y dedicación serán compensados con la permanencia, bien en áreas de mayor responsabilidad, destinos llamados de «cuello blanco», más acorde con la edad y el empleo, en una medida inteligente de aprovechamiento de experiencia. De no ser así, buscará la tranquilidad y el sosiego en otros destinos de tierra.

Recursos de material

Es cierto que los años de restricciones han servido para saber con exactitud los recursos con que se contaban para mejorar su gestión, pero es necesario reconocer que gran parte del éxito obtenido en estos últimos años no ha sido tan sólo imputable a la profesionalidad del Segundo Escalón, sino que también al reconocimiento de su liderazgo en asuntos de mantenimiento por parte de las escuadrillas.

Aunque los procedimientos utilizados por las escuadrillas son contrarios a la normativa centralizadora y de control vigente, impuesta por la Sección de Almacenamiento de Repuestos (ARA), se utilizan con asiduidad al haber demostrado la experiencia que, descentralizando los pocos recursos y su control, es posible mantener una alta disponibilidad de medios aéreos cuando éstos son escasos y es alta la demanda.

Las escuadrillas que no poseen Primer Escalón de Aprovisionamiento acostumbran a trabajar, tanto en la mar como en la base, con una serie de contenedores de material que les permite ir dando soluciones rápidas y flexibles a las discrepancias que surgen a lo largo del plan de vuelo del día.

Estos contenedores, realizados a base de la estadística de repuestos, más utilizado en los últimos seis meses, serán utilizados por los mecánicos, tanto en destacamentos terrestres como embarcados en el portaaviones. Los consumos del material utilizado se reponen continuamente con peticiones al ARA.

Las escuadrillas mantienen, a su vez, los llamados «mini ARA» que agilizan las peticiones de repuestos, al mantener en depósito una diversidad de voces con la que hacer frente a la programación de vuelos, evitando tiempos muertos en espera.

Por último, la *canibalización*, que aunque abiertamente desaconsejable, debido al número de averías que genera el trasiego de elementos, permite aprovechar los mantenimientos programados preventivos para aumentar el nivel de repuestos en años de carestía de recursos.

Todo este movimiento de repuestos necesita ser controlado eficazmente, así como la correspondiente configuración que ello comporta. La vida limitada de cada uno de estos componentes, reparable o no, viene marcada por la acumulación de tiempo de vuelo instalado. Un sistema de seguimiento informático, así como documentación que acompaña al material que ha de ser reparado, permite que cada división de la escuadrilla se encuentre involucrada en el control de los recursos.

Futuro del mantenimiento

El futuro del mantenimiento en la Flotilla ha de apoyarse necesariamente sobre las dos ya mencionadas áreas de recursos humanos y de material, así como en otras nuevas de coordinación y seguimiento de las obras del Tercer y Cuarto Escalón.

Para ello, es necesario el adiestramiento constante del personal mantenedor en las técnicas más avanzadas del material que maneja e incentivarlo, haciendo suficientemente atractiva y motivada su carrera mediante una larga permanencia, en la que se contemple el ascenso de nivel, dentro de su unidad, y la equiparación de las titulaciones de la Armada con las de Aviación Civil.

Potenciar las instalaciones de apoyo con relación a los medios aéreos de que se dispone y a las capacitaciones que resulten rentables mantener. El resto, subcontratarlas con la industria nacional.

Simplificar la gestión mediante la utilización de sistemas y repuestos comunes por la homogeneidad de los medios aéreos; o sea, tender hacia mismos aviones y helicópteros, con diferentes configuraciones, y a la planificación a medio plazo.

Formar un departamento de ingeniería que coordine los esfuerzos de las empresas que colaboran con el Arma Aérea y que, a su vez, pudiese realizar labores de ICO en el control técnico de las obras del Tercer y Cuarto Escalón.

Conclusiones

El mantenimiento y aprovisionamiento en el Arma Aérea se fundamenta en los mismos criterios doctrinales establecidos por la Armada en su normativa, pero en su gestión, ejecución y desarrollo muestra sus específicas peculiaridades.

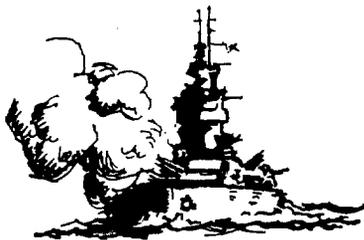
La fuerza y el apoyo a la Fuerza se confunden en las labores de mantenimiento al existir un Segundo Escalón muy especializado por modelos de aeronaves.

Considerando el medio en el que la aeronave desarrolla su actividad, el mantenimiento de aeronaves está muy condicionado por el requisito de la

seguridad. Esta exigencia hace que el aprovisionamiento tenga que asegurar el exacto control y disponibilidad para el reemplazo obligado de los repuestos.

La vulnerabilidad de las aeronaves ante la falta de repuestos obliga a un sistema especial de adquisiciones, en donde se prima la calidad de lo adquirido y la celeridad en la distribución.

Finalmente, y por encima de todo, la seguridad como producto final y tangible de una empresa que ha de invertir mucho para obtener unos resultados es para la Armada la eficacia operativa de sus medios aéreos, y para sus dotaciones, la alegría de la supervivencia.



BIBLIOGRAFÍA

- Jefatura de Apoyo Logístico. *Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo*. Madrid, 1981.
- Flotilla de Aeronaves, Segundo Escalón de Mantenimiento. *Sostenimiento en el Arma Aérea*. Rota, 1982.