

Personal civil y militar se encarga, en los tres hangares de la base, de que los aviones de caza y ataque realicen un vuelo perfecto

Mecánicos del aire en el Ala 23

MARÍA SAAVEDRA ASPANO
BADAJOZ

DESDE el instante en que un F-5 despegue un amplio equipo de técnicos está pendiente de que su vuelo discorra sin contratiempos. En la base aérea del Ala 23, en las proximidades de Talavera hay tres grandes cobertizos para guarecer aparatos mientras están en tierra, tres amplios hangares donde proteger y poner a punto los aviones de caza y ataque. Entre personal civil y militar son más de un centenar las personas que se ocupan del mantenimiento de los veloces aparatos.

Los responsables de los hangares explican la función que se desarrolla en cada uno. El brigada Rubio cuenta de forma sencilla que el trabajo en la base se puede repartir en tres niveles. El A, que tiene una relación con el avión, se encarga de desmontar y montar el avión. Esta tarea es desarrollada por personal militar. El nivel B, está dedicado a solucionar las pequeñas averías. Esta función es tanto de personal militar como civil. Al nivel C corresponde realizar las inspecciones de los motores, el montaje y desmontaje del motor completo. Lo hace personal civil.

J85, el motor del F-5

En la primera nave hay 63 motores colocados de forma ordenada. Unos esperando la hora de ser desmontados y otros listos para pasar a otro hangar. Están en el taller donde se efectúa el mantenimiento del J85, el motor del F-5. Un



Interior de un F-5 semi-montado. / EMILIO PIÑERO



Destrozo y desgaste de partes del avión después de un vuelo. / E. P.

taller autosuficiente, pues todas las piezas pueden ser reparadas o sustituidas allí.

Después de 600 horas de vuelo, cada J85 necesita una inspección completa. Lo que puede suponer un total de cuatro meses desde que comienza a ser desmontado. Este trabajo compete a una sección de mecánicos donde trabaja personal civil. Al fondo del taller se ven jóvenes con sus trajes de trabajo, con piezas a un lado y otro. Aquí todo está en orden. La limpieza es fundamental. Polvo, pie-

zas sueltas o cualquier elemento extraño que esté por el suelo puede impedir el correcto funcionamiento del motor y poner en riesgo el avión y sus tripulantes.

Las piezas desmontadas son enviadas al carro de lavado, un área dedicada a esta función, donde son introducidas en una especie de 'freidoras' para eliminar cualquier residuo o suciedad. Una sección que se ha convertido en imprescindible para los talleres. Cualquier parte del avión puede quedar impolu-



Sala donde se guardan los equipos de vuelo que utilizan los pilotos de la



Carlos Benito en el ajuste y reglaje de un motor. / E. P.

ta en esta sección. Utilizan sosa y productos químicos.

Juan Pedrero, con 33 años de experiencia en los talleres, asegura que si está todo el personal pueden tardar menos de dos semanas en limpiar un motor completo.

Hace unos años, las condicio-

nes de trabajo no eran tan óptimas como las que se dan hoy. Tiempo atrás el ambiente estaba contaminado de gases nocivos, pero actualmente, gracias a un sistema que han diseñado y realizado en el propio taller el aire es renovado y purificado.

De la calidad ambiental dan



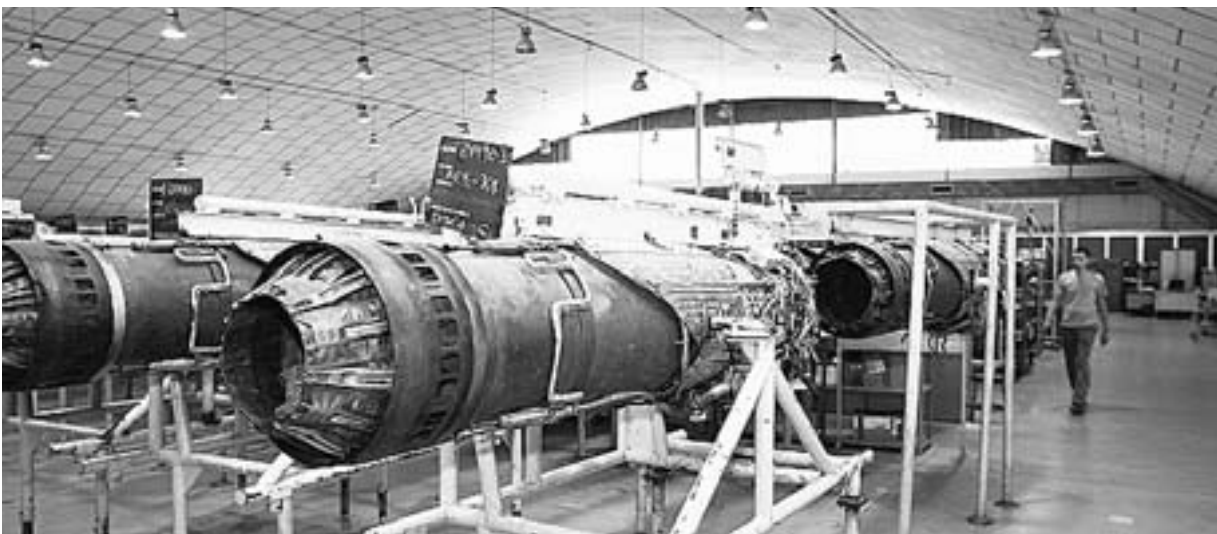
El F-5 llega a la pista después del vuelo. Abajo le espera su equipo de mecánicos para comprobar. / E. P.



base de Talavera en sus misiones. / E. PIÑERO



Parte del traje de vuelo. / E. P.



Hangar donde se procede al montaje y desmontaje del motor. / E. P.

muestra las plantas colocadas en las ventanas cuya función no es ornamental, sino que miden el grado de contaminación. Antes, las macetas debían ser renovadas con frecuencia pues en pocos días enfermaban. Hoy las plantas tienen largos días de vida.

De paso a otro taller. Aquí Carlos Benito y Antonio Bolero, muestran su labor, compleja y laboriosa. Se simula el motor lo mismo que si estuviese en vuelo e incluso se somete a pruebas más exigentes. Se ajusta y se regula en función a las pautas establecidas en los manuales.

El último hangar es el más grande. Hay 8 aviones puestos en fila,

uno seguido de otro. Unos esperando para pasar una inspección, otros con alguna reparación. Uno de ellos está a la espera de que se le adose la sección de cola. Es el único que está averiado. En otro aparato trabajan cuatro hombres para instalar un asiento nuevo, último modelo. En caso de que el piloto tenga que salir proyectado, lo hará de forma rápida, sin quedar atrapado en la cabina.

Igual que el motor, el avión tiene unos tiempos para pasar su revisión. Cuando vuela se expone a altas fatigas que en tierra hay que superar. Los aviones también tienen distintos niveles de mantenimiento y, el tercer nivel de

mantenimiento del F-5 no se realiza en el Ala 23.

El hospital del F-5

Desde este hangar se llega a otros talleres. Una sala que parece un hospital. Hacen radiografías, scanners, pruebas de ultrasonido, endoscopias, hasta seis pruebas diferentes para detectar una grieta, en la última pieza del avión, casi imposible de detectar. Llega un F-5, tiene que ponerse en línea. Para ello tiene un equipo de mecánicos esperando, como si de Fernando Alonso se tratase cuando entra en boxes. Ahora toca hacer una primera comprobación. En definitiva toda la base a la espera del F-5.



Plan de Fomento
y Calidad del Empleo
en Extremadura
2008 - 2011



Plan de Formación e Inserción Profesional. FIP 2008 Curso gratuito para desempleados: ADMINISTRADOR DE SERVIDORES Y PÁGINAS WEB

Duración: 404 horas
Fecha prevista de inicio: Octubre de 2008
Plazo de matriculación: Hasta el 20 de septiembre de 2008
Titulación exigida: Gr. Sup. ó FPII rama informática, BUP o Bach.
COMPROMISO DE PRÁCTICAS: 10

Lugar de impartición:
ANFORA FORMACIÓN, S.L.
C/ José M^a Alcaraz y Alenda n^o 1 Bajo.
BADAJOZ
Tlfn.: 924 239 392

Dirección General
de Formación
para el Empleo



Consejería de
Igualdad y Empleo

JUNTA DE EXTREMADURA

comunicación

ilustre COLEGIO DE ABOGADOS de BADAJOZ

ESCUELA DE PRÁCTICA JURÍDICA DEL ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE BADAJOZ

Homologada por el Consejo General de la Abogacía Española (CGAE).
Fundada en 1989. Más de 600 Letrados en Prácticas Diplomados.
Superación 100% de letrados en práctica en Prueba convocada por el CGAE para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (Prueba CAP), obligatoria para la expedición del Diploma de EEPJ de España homologadas.

RESERVA DE PLAZAS
XXI PROMOCIÓN CURSO 2008/2009
Desde el día 1 hasta el 24 de Septiembre 2008.

PLAZAS LIMITADAS

Adjudicación por riguroso orden de presentación de instancias:
Tendrán preferencia Abogados del ICABA y Licenciados en Derecho.
Adjudicación plazas sobrantes a Estudiantes de Derecho, con una o dos asignaturas pendientes o su equivalente en créditos y a Licenciados en Derecho por Universidad Extranjera; requisito para presentación a Prueba CAP: que acrediten la obtención de Licenciatura en Derecho o el reconocimiento oficial en España de su Licenciatura, respectivamente.

FORMALIZACIÓN E IMPORTE DE MATRICULA CURSO 2008/2009:

Para 2º Curso (XX Promoción) del 1 al 24 de Septiembre 2008	1.160 €
Para 1º Curso (XXI Promoción) del 25 de Septiembre al 6 de Octubre de 2008	1.100 €

CON POSIBILIDAD DE FINANCIACIÓN BANCARIA

SECRETARÍA ESCUELA DE PRÁCTICA JURÍDICA COLEGIO DE ABOGADOS.
C/Martin Cansado,1. 06002 BADAJOZ • Tfn.: 924 23 06 08 Fax: 924 24 89 84
Correo electrónico: escuelapi@icaba.com ó conta@icaba.com
MÁS INFORMACIÓN y BOLETIN RESERVA DE PLAZA EN LA PÁGINA WEB:
<http://epj.icaba.es>

Empresa Constructora de Cáceres
NECESITA
JEFE DE OBRA
ENCARGADO
Tlfn.: 927 24 67 21
E-mail: consultas@bovedas.net

HAZTE SOCIO
El hambre tiene solución
902 100 822
www.accionhambre.org
ACCION HAMBRE

APADRINA UN NIÑO del Tercer Mundo
por sólo 0,6 euros/día

ellos esperan...
902 16 20 16

Fundación Familias Unidas