

Toxic Trip - 99

CARLOS FORCANO FORÉS
Capitán de Aviación



Desde 1995 y aunque con diferentes denominaciones, el Ejército del Aire viene participando en el ejercicio NATO Toxic Trip, referido a un aspecto muy concreto pero no por ello menos importante de la Defensa NBQ como parte de las operaciones aéreas. Estamos hablando de las llamadas CCA (Área de Control de Contaminación). La edición de este año ha sido muy especial por diferentes razones.

La EADA, que tiene como una de las misiones asignadas la protección NBQ de aquellos despliegues y puntos vitales donde sea necesario, comenzó a participar en estos ejercicios sin tener más experiencia que lo aprendido en los cursos NBQ impartidos en el ámbito nacional, y sin saber exactamente qué era aquello de las CCA. Pronto llegaron los elementos necesarios para montarlas, y nos pusimos a desarrollar nuestros procedimientos, y hacer llegar las experiencias a los verdaderos usuarios de las mismas: las tripulaciones que en algún momento puedan verse implicadas en operaciones de ambiente contaminado.

“¿Cómo, que con ésto se vuela?”
“Prefiero contaminarme antes que ponerme eso”. *“Muy bonito, pero, ¿quién tiene esos equipos?”* Estas y otras frases parecidas son los recuerdos que nos quedan de nuestras primeras teóricas-charlas a los compañeros de las unidades implicadas. Eran los comentarios cuando mostrábamos los equipos de protección NBQ para las tripulaciones que el Ejército del Aire tiene en dotación en algunas de nuestras unidades, aquéllas encuadradas en ese concepto tan en boga: las Fuerzas de Reacción (A).

Fueron principios, como todos, no muy alentadores. España no tenía demasiada tradición NBQ, y mucho menos en un aspecto tan puntual como el del vuelo. Pero teníamos la gran ventaja de que los equipos estaban incluidos en las tablas de dotación, y además se contaba con ellos en algunas unidades. Sólo teníamos que convencer a nuestros compañeros y amigos de que realmente se podían usar esos equipos, e incluso se podía volar con ellos, cosa que por

Colocación protectores tránsito avión-CCA.



Paso de un piloto inglés por la CCA de la EADA.



Paso por la CCA belga de un piloto español.



Nivel contaminación previo inicio paso CCA.

otro lado era/es requisito para formar parte de las que ya referidas RF(A). Se impartieron las correspondientes "botas" sobre la defensa NBQ y en especial sobre el equipo de protección y se comenzó a practicar el proceso de equipación y desequipación, paso previo al concepto de CCA (Contaminación Control Aérea).

La CCA es el lugar en el que las tripulaciones (no sólo los pilotos) que se ven implicados en operaciones en ambiente NBQ pasan desde la llamada TFA (Toxic Free Area) al exterior, con el equipo de protección colocado. De igual modo, cuando regresan de su misión deben pasar por la CCA, y desde allí acceder, tras una serie de pasos, a la TFA, donde, sin ninguna protección especial, pueden desarrollar sus operaciones habituales (de briefing, preparación misiones futuras, descanso,...). El concepto CCA es uno más de los que se incluyen en el más gené-

rico de los fines de la Defensa NBQ: *Survive to operate.*

La OTAN, y más en concreto el subgrupo encargado de la instrucción NBQ, que es el NBC DEF WG (NBC

Defence Wording Group) organiza anualmente el Toxic Trip, ejercicio/seminario/grupo de trabajo, donde los países miembros muestran los equipos, procedimientos y nivel de instrucción del personal en materia CCA. Es de destacar que desde hace un par de ediciones, se invita a los países PIP a participar como observadores en las demostraciones prácticas. Tradicionalmente, España ha participado con 1 ó 2 representantes que han presentado los procedimientos empleados por la EADA en la instrucción llevada a cabo en diferentes unidades (Ala 21, Ala 23, Grupo 31, Ala 35, Grupo 15, AGA). El chairman del NBC DEF WG ha distinguido en reiteradas ocasiones el esfuerzo realizado por España y la rapidez y eficacia con la que no sólo se ha puesto al nivel medio, sino que en opinión de la mayoría, ha superado ese nivel. Sin embargo, quedaba un "pero". En el ejercicio CCA se evalúa tam-



Equipo vuelo NBQ completo más protección tránsito.

bién la interoperabilidad, comprobando si las CCA allí desplegadas son igual de útiles con tripulaciones de países distintos al "propietario". En todos estos años hemos visto a pilotos franceses, alemanes, noruegos, daneses, ingleses, americanos,... pasar por la CCA propia y la de los "vecinos", sintiendo sana envidia por no poder comprobar la utilidad de nuestro material, y la capacidad de los operadores de nuestra CCA (MPTM, destinados en la EADA).

Pero en esta edición, desarrollada en Ramstein (Alemania) bajo la organización de USAFE, por fin hemos podido desplegar con toda la magnitud deseada. Cuando allá por febrero se recibió el plan de ejecución del Ejército del Aire-99, comenzamos a preparar nuestro "debut" en el ejercicio como país plenamente participante.

Tras las pertinentes reuniones de coordinación, y los inevitables (pero necesarios) arreglos administrativos, el día 1 de octubre salíamos de Zaragoza (cómo no, a bordo de un Dumbo) rumbo a Ramstein. aparte del material necesario, a bordo viajábamos 14 componentes de la EADA, siete miembros del personal de mantenimiento del Grupo 15, un piloto del Grupo 15, dos oficiales del Hospital del Aire y un representante de EMA/DOP/SEGUR. Más tarde, con ocasión de las prácticas programadas, se incorporaron dos aviones EF-18 del Ala 15 con sus respectivas tripulaciones.

El ejercicio comenzó, como siempre, con las presentaciones nacionales de los procedimientos, equipos y medios empleados en las CCA de los países participantes. Anualmente aquí se presentan las novedades, experiencias y planes futuros, y los representantes nacionales intercambian información. Es en este foro donde los representantes de los países que toman parte aprovechan para establecer contactos encaminados a completar sus respectivas dotaciones con los equipos que les parecen más apropiados.

Las prácticas, en las que España iba a mostrar en directo lo que el "Power Point" y los vídeos llevaban años mostrando, comenzaron el 5 de octubre. Previamente se establecie-

ron los correspondientes periodos de instalación y entrenamiento, y así, el día 5, se comenzó con una demostración en la que por la CCA española pasaba un piloto español, completamente equipado para volar en ambiente NBQ. Hasta aquí era fácil, por estar más que entrenado y ensayado en la instrucción mutua desarrollada en Zaragoza. La impresión general fue de un altísimo nivel, acentuado por el nulo nivel de conversación empleado en el procedimiento español. Este detalle, junto con las ayudas visuales a lo largo del proceso, permiten operar de modo muy similar sea cual sea el origen del tripulante, y sea cual sea su/nuestro nivel de inglés. Obviamente, el último fin de ese bajo/nulo flujo de conversación no es otro más que facilitar la interoperabilidad perseguida.

Las prácticas con los EF-18 consistieron en una demostración del nivel alcanzado hasta el momento. Completamente equipados con el EPI, los armeros y personal de línea del Grupo 15 efectuaron un lanzamiento de dos aviones con sus tripulaciones completamente equipadas para un vuelo NBQ. Tras poner en marcha, rodaron por la plataforma y volvieron de una supuesta misión en ambiente contaminado. Cuando se pararon, los asistentes de la CCA se hicieron cargo de los tripulantes, los cubrieron con los protectores de tránsito avión-CCA (la contaminación podría estar en la base de llegada) y a bordo de un vehículo preparado al efecto los llevaron a la CCA.

Posteriormente al paso del piloto español, siguieron pilotos belgas, alemanes, ingleses y americanos.

La demostración a los países PfP, en la que tomó parte España, consistió en volver a pasar por las respectivas estaciones de descontaminación pilotos no sólo propios sino de los otros países, a fin de comprobar los problemas que puede ocasionar el no conocer con la suficiente profundidad las particularidades de cada equipo de protección, que casi nunca coincide, entre las diferentes Fuerzas aéreas.

Una misión en ambiente hostil obviamente acarrea una carga psicológica importante, esto no es nuevo. Con esta premisa y el añadido de

esa nueva carga psicológica y fisiológica derivada del equipo de protección NBQ, y sobre todo la que se originaría en una eventual misión real, hubo que diseñar el procedimiento para nuestra CCA. ¿Doctrina? No teníamos a nuestro país ninguna tradición en este campo, y sólo disponíamos de los STANAGS correspondientes a los refugios de protección colectiva, niveles de instrucción NBQ, etc. Y además todavía está en fase de borrador, con la participación española, el que será el STANAG específico para los procedimientos de paso por la CCA.

Así, cada país hemos diseñado, de acuerdo con nuestro equipo de protección, nuestra CCA y nuestras particularidades, los procedimientos. La opción elegida fue la de minimizar, durante el proceso de descontaminación, las tareas a realizar por el tripulante, por entender que las diferentes cargas físico/psicológicas arrastradas podrían ocasionar errores y eventuales riesgos por propagación de la contaminación.

En conjunto, participaron en el ejercicio 16 países OTAN (todos, salvo Italia, Luxemburgo y Polonia) y cinco más de los PfP, con diferentes grados de implicación.

El paso adelante ha sido importante. El Ejército del Aire, y en este caso el Grupo 15, ha dado muestras de estar en el camino. Pero esto es sólo el principio. Se dispone de los medios y se dispone de los instructores en materia CCA (la EADA es la única unidad con personal titulado). Ahora es necesario que en los planes de adiestramiento básico de las unidades (de todas las que se puedan ver implicadas en operaciones NBQ) se incluya la capacidad de operar en ambiente NBQ como una más de las que tienen nuestras RF(A).

En cualquier caso, aquellos comentarios de algunos años atrás, cuando se mostraba a los pilotos el TAERS (Tactical Aircrew Eye Respiratory System, sistema de ventilación para respirar en todo momento aire "limpio") o el PIHM (Protective Integrated Hood Mask, versión para aviones de transporte) junto al mono de vuelo NBQ, por suerte han quedado atrás. Resultó agradable oír a

SPANISH A.F. CCA PROCEDURES

AREA	ACTIVITY	CARRIED OUT BY
Under cover out CCA	Security checking	NBC assistant
	Immediate decont. if necessary	Aircrew member
LHA	Put down maps, nav. aids, helmet bag, watch, ...	NBC assistant
	Doff flying helmet	
	Doff survival jacket	
	Doff anti - G trousers	
	Doff NBC coverall, gloves, boots	Aircrew member
Decont. everything to carry to VHA: -Flight respirator -NBC gloves -NBC footwear		
VHA	Exchange respirator	Aircrew assisted
	Doff rest of NBC equipment: -NBC underwear if available -NBC internal gloves -NBC socks, footwear	
AIRLOCK	Wait time established by national procedures	Aircrew member
	Security checking	NBC assistant
	Monitorize	NBC assistant
TFA	Doff transit respirator and keep it available	Aircrew member

In accordance with STANAG 2941

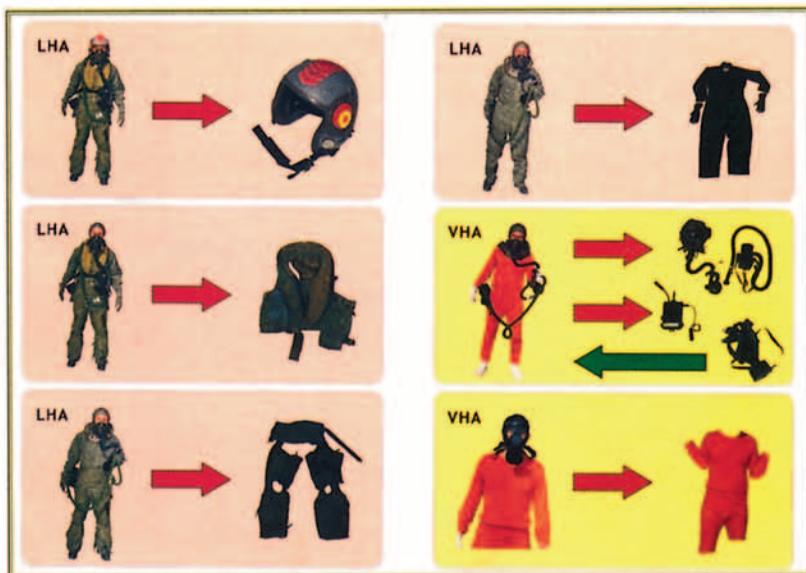


SYMBOLS



los pilotos que realizaron la demostración en Ramsstein decir *me habría ido al aire con todo puesto*.

No sería justo no recordar aquí que, en Albacete, en noviembre de 1998, un T-19 realizó el primer vuelo de instrucción en ambiente NBQ, con el capitán Carlos Prieto completamente equipado para la ocasión, y el teniente Fermín Gómez Menor "al quite" con el equipo de vuelo habitual, sin olvidar al mecánico y al supervisor de carga. Aquel fue el primer vuelo NBQ de nuestro Ejército del Aire, y por supuesto comprobamos todos que en efecto se podía volar con aquello puesto. Co-



mo en otros muchos aspectos, el Ejército del Aire está avanzando hacia nuevas misiones y planteamientos y desde luego las grandes experiencias extraídas en despliegues, ejercicios y demás intercambios están

este sentido, para que si algún día hemos de operar en ambiente contaminado, podamos realmente sacar partido al material de protección de que disponemos, que es, cualitativamente hablando, de altísimo nivel ■

abriéndonos un poco a todos la mente acerca de los nuevos conceptos de la Defensa, que en el aspecto NBQ tienen una máxima que dice todo con muy poco: SURVIVE TO OPERATE.

Para terminar, agradecer desde la EADA el esfuerzo que se ha hecho para recuperar en este campo de la Defensa NBQ el terreno perdido, y animar a las unidades de nuestro Ejército del Aire a avanzar en