



# CLV

## Escuela de pilotos de la Fuerza Aérea Checa

La formación de los pilotos militares es un complejo y costoso proceso que en algunos países, sobre todo los de reducido tamaño, se ha optado por adjudicar a empresas civiles privadas externas a la fuerza aérea, para optimizar la instrucción y reducir costes. Un ejemplo es **CLV**, centro que se encarga de la formación de los pilotos de la Fuerza Aérea Checa.

Texto y fotos: Dirk Jan de Ridder y Menso van Westrhenen · Traducción: José Ramón Valero



La mayoría de las aeronaves todavía llevan su viejo esquema de color militar.

Con 27 aeronaves en su inventario (de seis tipos distintos) y alrededor de 30 instructores de vuelo asignados, el Centrum Leteckého VĚcviku (CLV, Centro de Entrenamiento de Vuelo) en Pardubice proporciona entrenamiento de vuelo completo a los futuros pilotos de la Fuerza Aérea Checa. CLV es operado por LOM Praha, una empresa estatal especializada en el sector aeroespacial de defensa. En 2004, la Fuerza Aérea Checa dejó de proporcionar la formación de sus propios pilotos y Praha LOM se adjudicó un contrato de 10 años de duración para proveer de forma exclusiva la formación en vuelo de las fuerzas armadas checas. Cada año aproximadamente 70 pilotos son entrenados, desde estudiantes “ab initio”, hasta pilotos avanzados. Desde el inicio en 2004, han sido registrados más de 55.000 vuelos, contabilizando 30.000 horas sin accidentes graves. En comparación con el entrenamiento de vuelo proporcionado anteriormente por la Fuerza Aérea Checa, el ministerio de defensa tiene una reducción de costes del 30%.

### La flota

La flota de la CLV se compone de un EV-97 Eurostar, ocho L-39C Albatros, dos Turbolets L-410UVP, cinco Mi-2 Hoplite, tres Mi-17 Hip y ocho Zlin Z-142C-AF. Cabe señalar que, a excepción de los helicópteros, todos los aviones son de origen checo y de cuatro fabricantes diferentes: Aero, Evektor, Let y Zlin. Todos los aviones y helicópteros proceden de la Fuerza Aérea Checa, aunque ahora son propiedad y están operados por LOM Praha, pero todavía mantienen sus tonalidades y el registro militar. A diferencia de las unidades de entrenamiento militar, el entrenamiento de vuelo es supervisado por un director (en vez de un comandante). Los pilotos asignados a CLV son experimentados ex pilotos de la fuerza aérea, que renunciaron a las filas militares para convertirse en pilotos instructores civiles. El objetivo principal de la CLV es mantener la continuidad y la calidad de vuelo de entrenamiento para la Fuerza Aérea Checa.

### Selección

Antes de comenzar su entrenamiento en Pardubice, todos



Dos L-39C Albatros ex fuerza aérea en formación cerrada.



El EV-97 es un ultraligero no acrobático, utilizado por los pilotos instructores.



## Inventario Aviones de CLV

Modelo	Cantidad	Función
Aero L-39C Albatros	8	Reactor de entrenamiento.
Evktor EV-97 Eurostar	1	No se utiliza para instrucción.
Let L-410UVP	2	Entrenamiento en polimotores.
Mil Mi-17 Hip	3	Helicóptero de entrenamiento.
PZL Mi-2 Hoplite	5	Helicóptero de entrenamiento.
Zlin Z-142C-AF	8	Formación básica y monitorización de entrenamiento.

Los futuros pilotos tienen que graduarse de la Universidad de Defensa en Brno. La selección y formación básica de vuelo se realiza en los monomotores de pistón Zlin 142C-AF. Este avión no fue diseñado como acrobático, pero está equipado para volar invertido y puede ser utilizado para la instrucción de acrobacia. Los alumnos pilotos aprenden las técnicas básicas de vuelo, acrobacias aéreas y el vuelo en formación, así como IFR (reglas de vuelo por instrumentos) y VFR (reglas visuales de vuelo). Vuelan el Zlin unas 50 horas durante su primer año en Pardubice, que resulta decisivo para su carrera, como nos ha explicado Miroslav Broz, director del CLV: "Después de pasar el curso básico de vuelo, todos los estudiantes son evaluados por los instructores. Una valoración sobre cada piloto es enviada a la sede de las fuerzas armadas. Es la sede que tiene la decisión final sobre la próxima fase de cada estudiante, en función del número de pilotos que la Fuerza Aérea tenga necesidad para cada tipo de avión o helicóptero". Después de volar el

Zlin, el siguiente paso es o bien el L-39, el L-410 o Mi-2.

### Pilotos de transporte, de caza o de helicóptero

Los pilotos que serán destinados a los reactores L-159 ALCA (Advanced Light Combat Aircraft) o JAS-39 Gripen, continuarán su formación en el Aero L-39C Albatros de fabricación checa. En los dos años y medio siguientes, los estudiantes alcanzarán una experiencia de 200 horas de vuelo. Se emplearán otras muchas horas en simuladores de vuelo para capacitar a los alumnos en los procedimientos operativos y de emergencia. Después de graduarse en la CLV, la siguiente fase es la formación de combate que se realiza en el Aero L-39ZA Albatros, ya dentro de la Fuerza Aérea de la República Checa, dentro del Taktická Ďapí (escuadrón táctico) nº 222, en la base aérea de Náměšť nad Oslavou. Se convierten en "listo para el combate" después de otras 200 horas. Los pilotos de L-159 pasan a continuación, a Ďáslav para un corto curso de diferencias, mientras que los pilotos se



El L-410UVP se utiliza como avión de entrenamiento multimotor para los futuros pilotos de transporte.



Cinco Mi-2 Hoplite se emplean para la formación de pilotos de alas rotatorias.





El Zlin Z-142C-AF es el avión de entrenamiento elemental.



Los pilotos de helicópteros deben volar 100 horas en el venerable Mi-2.

comprometen al Gripen, realizan su entrenamiento de conversión en Suecia.

Por su parte, los pilotos de transporte vuelan algunas horas más en la Zlin 142 antes de pasar al Turbolet L-410, un biturbohélice de origen checo. Durante esta fase, aprenden a operar una aeronave de dos motores y hacen vuelos a aeródromos civiles a lo largo de rutas también civiles, ya que será su destino principal una vez que se conviertan en pilotos de transporte. Después de completar 100 horas de vuelo y de graduarse, pasan a la base aérea de Praga-Kbely para unirse a uno de los dos escuadrones de transporte. La Fuerza Aérea Checa en la actualidad cuenta con seis tipos de aeronaves de transporte, incluido el Airbus A319, un Antonov An-26 Curl, el CASA C-295M (que está a punto de sustituir completamente al An-26), el CL-601 Challenger, Let L-410 Turbolet y el birreactor Yak-40 Codling.

Por último, los pilotos de helicópteros continúan su plan de estudios en el Mil Mi-2 Hoplite. Aunque los helicópteros Mi-2 se hacen viejos y anticuados, todavía responden muy bien. Los pilotos lo encuentran fácil de volar y es relativamente barato de operar. Carece de la aviónica moderna de los Mi-171 Hip y Mi-35 Hind, pero para entrenamiento básico los instrumentos de vuelo analógicos son todavía suficientes. Después de volar el Mi-2 durante 100 horas, los pilotos destinados a los Mi-17 Hip deben conseguir otras 30 horas de instrucción en el Mi-17 para convertirse en copilotos del "hipopótamo", nombre con el que los pilotos lo conocen. A continuación, pasarán al Vrtulník Ďapí (escuadrón de

helicópteros) 231 en PĎerov para entrenamiento táctico. Después de mudarse a PĎerov, el piloto emplea por lo menos otros dos años de experiencia antes de ser capitán y pasar al asiento de la izquierda. CLV también proporciona el entrenamiento de conversión al Mi-24 o el de copilotos de Mi-17 que pasen a ser comandantes, cursos que necesitan alrededor de 50 horas.

### Proyección fuera del país

El Centro de Entrenamiento de Vuelo opera una aeronave que no se utiliza para la formación: un solo ejemplar de Evektor EV-97 Eurostar. Se trata de un ultraligero, monomotor, que tiene capacidad para dos pilotos. Es un avión muy barato de operar, usada por los pilotos instructores para la capacitación de competencia. Aparte de eso, también sirve como un avión de enlace cuando sea necesario.

LOM Praha está buscando activamente extender su actividad en países extranjeros con necesidad de formación de pilotos militares. Según los pilotos de la base, varios países ya han mostrado interés como Hungría (que retiró recientemente sus L-39), Eslovaquia y un país no especificado en Asia. Que los pilotos de estos países sean entrenados en Pardubice en el futuro, depende ahora de decisiones políticas. El contrato con el Ministerio de Defensa para entrenar a pilotos checos expirará en 2014, pero la extensión parece probable dado el profesionalismo de CLV, el historial de seguridad y la falta de competencia. Y con algunos clientes extranjeros dispuestos a participar pronto, el futuro de CLV se ve, sin duda, brillante. ●