

Base Aérea de Villanubla

Una tarea polivalente

JULIO MAÍZ SANZ

Fotografías: Ala 37, 42 Grupo y autor



ACABA DE ANOCHECER EN YIBUTI, CUANDO LA TRIPULACIÓN DE UN AVIÓN DE PATRULLA MARÍTIMA D.4 DEL EJÉRCITO DEL AIRE EMPIEZA A SALIR DE SU AERONAVE TRAS CUMPLIR OTRA LARGA MISIÓN, EN LA QUE UNA VEZ MÁS EL APARATO SE HA COMPORTADO PERFECTAMENTE, PONIENDO DE MANIFIESTO QUE MUY LEJOS DE ALLÍ, EN VILLANUBLA (VALLADOLID) SE HA REALIZADO UN EFICAZ TRABAJO DE MANTENIMIENTO DEL AVIÓN.



ción”, nos comenta el comandante del 371 Escuadrón, la Unidad de vuelo del Ala, Angel Pérez.

En la actualidad la instalación ocupa una extensión de 400 hectáreas y está dotada de una pista de aterrizaje principal, la 23/05, de 3.000 m. de longitud, con una elevación de 845 m. sobre el nivel del mar. Estas características, unidas al subsuelo de piedra, la hacen idónea para el aterrizaje de cualquier tipo de aeronave.

La pista, gracias a su sistema de ayuda a la navegación ILS, tiene la categoría II/III. Esta pista se comparte con el aeropuerto de Valladolid, que se sitúa justo al otro lado de la referida pista, y con el que se coordinan los servicios aeronáuticos que se dan.

Igualmente la base cuenta con una segunda pista de tierra que tiene 999 metros de longitud, la 33/15, prácticamente perpendicular a la principal, que se utiliza para las prácticas de toma en pistas no preparadas, tanto por los CASA C-212 del Ala como por otros aviones de transporte del EA.

Gracias a esta pista y a las amplias zonas de campo dentro de la base, se pueden simular despliegues de una Fuerza Aérea Expedicionaria, como el

La Base Aérea (BA) de Villanubla es una de esas discretas instalaciones del Ejército del Aire (EA) donde, gracias al trabajo del día a día del personal allí destinado, se crean las bases para que la institución pueda tener importantes capacidades, como la de operar con un MPRA (Maritime Reconnaissance and Patrol Aircraft), como es el Airbus D.4 CN235 VIGMA (Vigilancia Marítima), en un escenario tan lejano como es el Cuerno de África.

VILLANUBLA: UNA COMPLETA INSTALACIÓN

La Base Aérea de Villanubla, que es sede del Ala 37 y del 42 Grupo de Fuerzas Aéreas, está ubicada junto al pueblo del mismo nombre, situado a 11 km. al norte de la capital de la región de Castilla-León.

“Estamos sitos en una zona de poco tránsito aéreo, lejos de los principales pasillos aéreos, lo que la hace muy apta para labores de instruc-

que realizó, entre los días 19 y 22 de mayo, la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue de Zaragoza (UMAAD-Zaragoza), con motivo de la IV edición del Ejercicio Quirex.

La instalación además acoge al helicóptero de la Dirección General de Tráfico, en el momento de nuestra visita vimos en uno de los hangares de la base un Airbus Helicopters EC-120B, lo que contribuye a optimizar la instalación, gracias al acuerdo de cola-

El Ala está organizada en la clásica estructura formada por un Grupo de Apoyo y Personal y un Grupo de Material, que posibilitan directamente las operaciones de vuelo de los dos C-212-100 Aviocar, o T.12B según designación del EA, que dotan a el referido 371 Escuadrón.

Los Aviocar han estado ligados a la Unidad desde prin-

BA de Alcantarilla (Murcia), estando en cesión temporal desde entonces en el Ala 37.

El Ala 37 tiene como misión principal el transporte logístico, tanto de personal como de material, que se realiza en el ámbito nacional e internacional. Destaca la misión de cubrir la línea 3A, que utiliza el Mando de Movilidad para conectar pasaje-

«La Base de Villanubla, sede del Ala 37 y del 42 Grupo, está ubicada en un zona de poco tránsito aéreo, lejos de los principales pasillos aéreos, lo que la hace muy apta para labores de instrucción»



Formación en vuelo
compuesta por un C-212 Aviocar del Ala-37 y dos F-33C Bonanza.

boración que firmó en su día el Ministerio de Defensa con el de Interior.

EL ALA-37

El actual jefe de la BA y el Ala 37 es el coronel Vicente P. Giráldez De La Cuadra, que está bajo las órdenes directas del MAGEN (Mando Aéreo General), que es además el titular de la Comandancia Militar Aérea del Aeropuerto (CMAA) de Santander (Demarcación; Aeropuertos de Santander y Burgos).

En la instalación trabajan unas 500 personas, de las que en torno a medio centenar son civiles: funcionarios o contratados por el Ministerio de Defensa.

cipios de los años noventa, aunque la pareja actualmente en servicio, que se incorporaron el 26 de noviembre de 2010, pertenecen al 721 Escuadrón que tiene sede en la

ros y carga entre la Península y Palma de Mallorca, cada dos viernes.

Igualmente participa en diferentes ejercicios que les encomienda el mando, durante los cuales se utiliza a



Pasada a baja cota
de una de las polivalentes Bonanzas del 42 Grupo.

veces la capacidad que tiene de lanzamiento en vuelo de personal y cargas en paracaídas. Destacan los ejercicios PLIC (Plan de Lanzamientos e Instrucción de Cargas), que aunque son considerados de adiestramiento, también se realizan algunas fases con otros participantes nacionales e internacionales, en los que se usan zonas de lanzamiento, como es la propia base de Villanubla, donde se cuenta con áreas aprobadas para el lanzamiento de cargas y personal D/Z y zonas de aterrizaje L/Z, utilizándose también otras situadas en Albacete, San Gregorio y Zaragoza.

También los dos C-212 se utilizan como plataformas de salto y lanzamientos de carga, durante los ejercicios anuales Lone Paratrooper, que se realizan entre finales de mayo y principios de junio en el cercano Aeródromo Militar de León. Los citados supuestos cuentan con la participación de diferentes unidades de paracaidistas, normalmente de los ejércitos de tierra, tanto español, como es la BRIPAC (Brigada Paracaidista), como de otros Aliados de la OTAN. Igualmente para un mejor desarrollo de estos ejercicios se facilita que los otros aviones de trans-

porte participantes, ya sean los C-130H Hércules o C-295 españoles o extranjeros (belgas, holandeses y de Estados Unidos), estén basados en Valladolid, dado que cuenta con mejores apoyos a las operaciones aéreas que la instalación leonesa, que no olvidemos tiene como rol principal acoger a la sede de la Escuela Básica de Suboficiales del EA.

Además el Ala 37 realiza los correspondientes vuelos de instrucción que capacitan a sus tripulaciones para estar listas para cumplir todo tipo de misiones de transporte, tanto de día como de noche, como son: lanza-



Imagen del interior de la torre de control de la Base Aérea de Villanubla.

mientos de carga y paracaidistas, vuelos tácticos a baja cota o en formación, maniobras de combate STOL (Short Take-Off and Landing, despegue y aterrizaje cortos), y otras misiones especiales.

En el Ala se realiza el mantenimiento total, a nivel de Base, de estos dos Aviocar, dado que se mantiene esa capacidad de cuando antaño el Ala 37 estuvo equipada con una flota compuesta por una veintena de C-212, que se dieron de baja progresivamente a principios del siglo XXI, cuando se dieron pasos para la baja total de estos aviones en el EA. Esta

situación cambió con la llegada de la crisis y los recortes de los presupuestos de Defensa que frustraron un ree-

quipamiento con nuevo material de transporte, y que pusieron muy en valor material con bajos costes operativos, como son los C-101 y los C-212. Así, los excelentemente mantenidos Aviocar tienen todavía bastante recorrido por delante en el EA, gracias a que se les han realizado las correspondientes grandes revisiones, que permiten alargar su vida operativa.

“Es un gran avión, como ha demostrado a lo largo de más de 30 años en servicio, y que puede hacer todavía muchas misiones, de hecho su vida operativa se acaba de ampliar hasta los próximos 7 u 8 años”, nos comenta el comandante Pérez, que luce el parche con el “caribou” en su mono de vuelo.

El C-212, en su rango de radio de acción de entre 400 a 600 o 700 millas, es uno de los medios más eficientes del mundo, tanto si hablamos de coste de operación como logístico. Acerca de este extremo el comandante nos comenta: “Es uno de los sistemas más eficientes, baratos de operar y fiables con los que cuenta el EA. Aunque no olvidemos que tiene sus

«El Ala 37 tiene como misión principal el transporte logístico. Igualmente participa en ejercicios en los que utiliza la capacidad que tiene de lanzamiento en paracaídas de carga y personal »

Hasta el año 2010 la flota de Aviocar del Ministerio de Hacienda estuvieron encuadrados en el 373 Escuadrón del Ala-37, hasta la privatización de su gestión. Muy recientemente han sido vueltos a confiar al Ejército del Aire, y más exactamente al 721 Escuadrón, que tiene sede en Alcantarilla (Murcia).



*Tanto los **Aviocar** (izquierda) como las **Bonanza** son unos medios muy veteranos, aunque todavía siguen siendo muy eficaces y con unos costes operativos muy bajos.*

años, está dando muy buena respuesta al final de su vida”.

Muy recientemente y en base al programa CORA (Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas), que busca la optimización de los medios del Estado, el EA recuperaba el control de la flota de C-212, propiedad del servicio de Aduanas. Recordar que estos Aviocar han sido operados durante cuatro años por parte de una UTE, formada por Inaer y Airbus Military (hoy Airbus Defence & Space), tras la privatización de su gestión en 2010 con un resultado no muy satisfactorio.

En una etapa anterior, que comenzó el 2 de agosto de 1996, el Ala 37 asumió la operatividad de la flota de los seis C-212-200/300 dedicada a operaciones de vigilancia aduanera al suscribir la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) un con-



*El personal del **Grupo de Material** del Ala-37, además de los T.12, está encargado de los realizar los trabajos de 1º y 2º escalón de los D.4 (foto superior) y E.24 del 42 Grupo.*



venio de colaboración con el EA. Así la Unidad pasó a operar y mantener dicha flota de TR-12D, según designación militar, encuadrándola en un Escuadrón creado al efecto, el 373.

El objetivo fundamental de estas misiones era efectuar la vigilancia y reconocimiento marítimo para buscar, localizar, identificar y seguir a embarcaciones sospechosas de efectuar delitos de contrabando y tráfico de drogas. Para la realización de estas misiones el Escuadrón mantenía permanentemente tres destacamentos ubicados en la Base Aérea de Morón, la de San Javier (Murcia) y en la, recientemente clausurada, instalación que tenía el EA en el Aeropuerto de Santiago de Compostela (La Coruña).

Hasta la citada privatización, el Ala 37 completó en este tipo de misiones de vigilancia aduanera un total de 26.094 horas de vuelo con los TR-12D de la AEAT y 10.830 horas con los T-12B, que contrastan con las pocas horas cumplidas por la UTE, tras sufrir, entre otras causas técnicas, múltiples problemas al intentar instalar/operar cámaras de visión nocturna en estos veteranos aviones.

En total cuatro de los citados C-212 fueron confiados de nuevo al EA el pasado día 30 de julio, estando actual-

mente sujetos a trabajos de mantenimiento y reparaciones en la MAESMA (Maestranza Aérea de Madrid), antes de que empiecen a volver a volar en el seno del citado 721 Escuadrón que opera desde Alcantarilla.

En suma el Ala 37 ha realizado un conjunto muy variado de misio-

«El Ala realiza los vuelos de instrucción que les capacitan para estar listas para cualquier tipo de misión, de día y de noche, vuelos tácticos a baja cota o en formación, maniobras de combate STOL y otras misiones»

nes, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, como son las misiones humanitarias en el marco de la Cooperación Española (Guinea Ecuatorial) u obedeciendo mandatos de Naciones

Unidas en misiones de Mantenimiento de la Paz, como la de Namibia. También bajo el control operativo de la OTAN ha realizado misiones en la antigua Yugoslavia.

Desde su creación, los “renos”, que es su indicativo de radio, del Ala han completado 56.635 horas de vuelo con los DHC-4 Caribou y 112.500 con los T.12, aunque como ya hemos visto, les quedan muchos años por delante al servicio de nuestras Fuerzas Armadas.

También habría que reseñar la presencia de algunos miembros del Ala en los diferentes escenarios internacionales en los que están presentes las FAS españolas. Así la Unidad tiene destacado personal en varios de los teatros de operaciones donde está desplegado el EA, con personal actualmente destacado en Senegal y dos controladores aéreos en Afganistán.



Personal de línea dando indicaciones al piloto de una Bonanza, al fondo se puede ver la torre de control de la Base Aérea de Villanubla.

GRUPO DE MATERIAL, LA BASE DE LA SEGURIDAD DE VUELO

Durante nuestra visita pudimos ver el minucioso trabajo que realizan el centenar de mecánicos asignados al Grupo de Material, en el amplio hangar de mantenimiento de la BA de Villanubla, que mantiene y repara hasta tres tipos de sistemas: el T.12, el D.4

y las E.24 Bonanza, lo que da buena idea de la capacidad de su personal.

Esta pieza básica para la actividad aeronáutica está actualmente al Mando del teniente coronel Placencia, que además asume la jefatura del Grupo de Apoyo.

El citado profesional nos comenta: “Tradicionalmente el Grupo ha estado altamente especializado en el mantenimiento del T.12, por lo que

actualmente damos todos los servicios de 1º y 2º escalón a los aparatos que utiliza el Ala, que son de la serie 100. Además damos servicio a otros aparatos de este tipo que usan otras Unidades del EA, como es el 47 Grupo Mixto que emplea un par de aparatos de la serie 200.

Respecto a las avionetas Beechcraft y un D.4, que pudimos observar en mantenimiento en el hangar, el teniente

LA BASE AÉREA DE VILLANUBLA: 75 AÑOS DE HISTORIA

Los orígenes del actual aeródromo se remontan a marzo de 1938, cuando comenzó la explanación y limpieza de unos terrenos situados un kilómetro al norte de Villanubla, con el fin de construir un campo de aviación. Aquel mismo verano ya pudo tomar tierra un primer avión, según las crónicas un Breguet XIX. Posteriormente, a principios de otoño, se incluye el campo en la Línea Regular: Sevilla-Salamanca-Zamora-Valladolid-Burgos-Palma de Mallorca, servicio que se realizaba con los legendarios trimotores Junkers Ju-52, lo que obligó a que se construyesen nuevos edificios e instalaciones.

En el mes de diciembre de 1938 se instaló provisionalmente allí la Escuela de Pilotos de Caza, que contaba con aviones Fiat Cr-32 Chirri y Romeo 41, cuyo mando ostentó en principio el comandante italiano Nobile que, según los archivos, figura como el primer jefe que ejerció el mando de la instalación aeronáutica.

Así, en junio de 1939 el aeródromo se convierte en sede de la Primera Brigada del Aire, considerándose esa fecha como la oficial de inauguración de la Base, y como tal se celebra este año el 75º Aniversario de la instalación, coincidiendo con el del Ejército del Aire.

Posteriormente por la instalación fueron pasando los bombarderos Savoia-81 del 16º Regimiento y los cazas Polikarpov I-15 del 33º Regimiento de Asalto, que de forma paulatina se fueron sustituyendo por aviones Hispano, de fabricación española.

El campo quedó abierto oficialmente al tráfico civil el 12 de julio de 1946. Más adelante, durante la primera mitad de los años cincuenta, se incorporan los aviones Heinkel He-111 E “Pedro”. En 1956, coincidiendo con la inauguración de la pista principal de 2.150 m, se crea en la Base el Ala de Caza nº 3, con material estadounidense North American T-6 Texan, que al año siguiente actuaría en el conflicto de Sidi-Ifni.

Los primeros reactores que aterrizan en Villanubla, el 16 de julio de 1958, fueron los T-33, que prestaron servicio en el aeródromo durante dos años.

En el año 1965 se inicia la sustitución paulatina de los aviones T-6 por los HA-200 Saeta, de fabricación española. Con todo ello pasará a denominarse oficialmente Base Aérea de Villanubla y contó inicialmente con el 202 Escuadrón (luego 21 Grupo de Fuerzas Aéreas) y la 512 Escuadrilla, dotados respectivamente con aviones Saeta y T-6.

En agosto de 1974 se traslada a la base el Ala 37, desde su entonces sede de la BA de Los Llanos (Albacete), por entonces dotada con 12 aviones de transporte medio De Havilland DH-4 Caribou.

Su actividad ha sido incesante desde entonces. Así a finales de 1975 destacó cuatro de sus Caribou al Sahara español, para tomar parte en la Operación “Golondrina”, con la misión primordial de evacuar personal y material.

En 1989, dentro del ámbito de la Cooperación Española en Guinea Ecuatorial, durante la cual el EA mantuvo un destacamento en Malabo durante casi 14 años, el Ala 37 participó aportando inicialmente personal. A comienzos de 1992, coincidiendo con la llegada del C-212 al Ala 37, los destacamentos estuvieron constituidos únicamente por personal y aviones de la Unidad hasta que se desactivó el 13 de marzo de 1994.

También es reseñable la participación de personal del Ala, entre los años 1989/1990, en Namibia, en el marco de una misión auspiciada por la ONU.

Posteriormente bajo la dirección de la OTAN, entre junio de 1993 y julio de 2002, el Ala 37 destacó un avión en Vicenza (Italia) que, tras operar a las órdenes de la V Allied Tactical Air Force/Fuerza Aérea Aliada (V ATAF) en apoyo de la misión en la ExYugoslavia, se encuadró posteriormente dentro del Destacamento Icaro del EA.

Durante esta misión, el día 8 de marzo de 1994, un Aviocar del Ala 37 fue alcanzado por uno de los dos misiles SA-7 que le dispararon, que dañó seriamente a la aeronave e hirió levemente al pasaje y a un tripulante. La aeronave se recuperó sin otra novedad en el aeropuerto de Rijeka (Croacia), donde los mecánicos españoles repararon el aparato en solo 48 horas.

Entre noviembre de 2002 y octubre de 2004 la unidad participó con personal y material en misiones de apoyo en la crisis del petrolero “Prestige”. Se mantuvieron destacamentos aéreos basados en los Aeropuertos de Santiago, Asturias y Santander, y se realizaron 1.770 horas de vuelo en misiones de inspección y vigilancia de las manchas de fuel.



Imagen de la cabina de pilotaje de una de las Bonanza del 42 Grupo, con sus característicos volantes.

coronel Placencia nos refiere: “Desde el mes de abril de 2007 con motivo del traslado del 42 Grupo de Fuerzas Aéreas de Getafe a Villanubla, el Grupo se hizo cargo de las inspecciones y averías de los aviones E-24 (Beechcraft).

Casi paralelamente en junio de 2006, el Ala 37 inicia las inspecciones de los aviones de transporte T.19 (los Airbus CN-235), pasando posteriormente, en 2010, a tener la responsabilidad del mantenimiento de su variante D.4 o VIGMA, por lo que actualmente se realizan trabajos en tres sistemas de armas diferentes”.

Es por tanto el D.4 el aparato más complejo que revisa el Ala 37, aunque solo en lo que respecta a la aeronave, ya que no tiene como misión el mantenimiento de sus sensores, más allá de la carga de alguna actualización en el *software* de estos.

Los VIGMA, que recordemos son antiguos aparatos de transporte CN-235 serie 100, o T.19B, que en número de ocho fueron reconvertidos a esta misión, según nos comentan los mecánicos

«El Ala ha realizado misiones humanitarias (Guinea Ecuatorial), obedeciendo mandatos de la ONU para Mantenimiento de la Paz en Namibia. Y bajo el control de la OTAN, misiones en la antigua Yugoslavia»



del Grupo, requieren de un minucioso trabajo que incluye continuas consultas a los manuales y documentación que CASA-Airbus emitió durante su proceso de transformación en la factoría de San Pablo (Sevilla).

La experiencia acumulada permitió dar este mantenimiento a los dos aparatos de este tipo que incorporó en 2009 el Servicio Aéreo de la Guardia Civil, que recordemos son de la serie-

300, y que se construyeron directamente ya como VIGMA. Esta colaboración continuó hasta el año 2013, cuando la Benemérita creó sus propios cuadros de mantenimiento, que tienen sede en la BA de Torrejón de Ardoz (Madrid).

Impresionante aspecto de la plataforma de la Base Aérea de Villanubla llena de aparatos del Ejército del Aire, con motivo del día de las Fuerzas Armadas del 2008 la instalación acogió a en torno a medio centenar de aeronaves que participaron en un desfile aéreo sobre León.





Entre las cualidades de los C-212 están las de **tomar en pistas no preparadas**, aquí vemos a uno de los asignados al Ala-37 aterrizando en la pista de tierra 33/15 de la Base Aérea de Villanubla. A la derecha, trabajos de mantenimiento en un D.4, cuyos resultados se contrastan tanto sobre los cielos de España como en escenarios tan lejanos como Yibuti.

revisión que finalizaban con la certificación y puesta a disposición del aparato el 5 de noviembre de 2013.

Muy recientemente se ha adaptado

revisiones mayores de 8 años, que se hacen en el MAESMA.

El correcto trabajo de mantenimiento es vital para mantener plena-

Cabe recordar que es la Directiva 45/12 de Implantación del Sistema de Armas D.4, la que asignaba al Ala 37 la responsabilidad de ser la unidad responsable del Control Técnico de esta flota, además de asegurar el mantenimiento de Nivel B de las citadas aeronaves.

La experiencia acumulada en las revisiones de este sistema posibilitó puntualmente al Grupo de Material poder realizar la denominada Gran Revisión de uno de estos aviones, en concreto el matriculado D.4-05.

Hablamos de unos trabajos que realiza normalmente la Maestranza Aérea de Madrid (MAESMA), pero que debido a una situación puntual de trabajo de esta Unidad que tiene sede en la madrileña Base Aérea de Cuatro Vientos, se decidió derivar esta responsabilidad a la citada unidad del Ala 37. Así en junio de 2011 algunos miembros del Grupo se desplazaron a la MAESMA para realizar un curso de formación específico en las labores de Tercer Escalón de este sistema. Posteriormente en otoño de aquel año el citado aparato llegaba a Villanubla, donde le esperaban casi dos años de



Los Aviocar que utiliza el Ala-37, en primer plano, llevan la numeración de puro del Ala-72 de Alcantarilla.

un nuevo plan de mantenimiento en el que el Ala 37, dada su capacidad, ha asumido la Cabecera Técnica del modelo ya que puede efectuar la totalidad de los trabajos de mantenimiento del D.4, excepto la denominadas

mente operativo en Yibuti, asignado al destacamento "Orión", uno de estos aparatos, y con potencial para realizar las horas de vuelo requeridas, cuando lo marcan los calendarios de planificación del EA.

Hablamos de una vital misión de seguridad marítima en el Cuerno de África, tanto en términos nacionales, la mayor flota pesquera de la UE que faena en la zona es la española, como de implicación

en el principal dispositivo militar puesto en marcha por la UE, la operación "Atalanta".

Además de mantener la presencia permanente de un D.4 en Yibuti, responsabilidad que se comparte con los P-3A/M del Grupo 22 del Ala-11 de Morón de la Frontera (Sevilla), se debe de mantener dotado de este material a los tres Escuadrones que utilizan este avión.

Actualmente los ocho D.4 se utilizan para equipar a los tres Escuadrones SAR: el 801 (que cubre Baleares y la franja Mediterránea), el 802 (Canarias) y el 803 (que desde su sede de Cuatro Vientos cubre el resto de España).

La eficacia del sistema, de la que el Grupo de Material del Ala 37 es partícipe en una muy buena parte, llevaba a que el año pasado una comisión de la RAF británica visitase la madrileña instalación del 803 Escuadrón, para ver *in situ* el aparato y preguntar a sus compañeros del EA acerca de las características y posibilidades del sistema, como opción a su candidatura para complementar su servicio SAR, muy cojo desde la baja de los MPRA Nimrod, y que actualmente solo cuenta con helicópteros Sikorsky/Westland Sea King.

EL 42 GRUPO

El 42 Grupo de Fuerzas Aéreas es una de las unidades menos conocidas del EA, que desarrolla un minucioso trabajo, utilizando un material como el avión Beechcraft F-33C Bonanza, o E.24 según designación militar, que tiene uno de los costes operativos más bajos del EA.

Se trata de una unidad bastante pequeña, ya que solo cuentan con 26 profesionales, de los que 13 son pilotos,

«Desde su creación, los "renos" del Ala han completado 56.635 horas de vuelo con los DHC-4 Caribou y 112.500 con los T.12, aunque les quedan muchos años por delante al servicio de nuestras FAS»

de la Dirección de Enseñanza (DEN), aunque como luego veremos también realiza misiones a favor del MACOM (Mando de Combate).

Actualmente, y tras efectuar durante décadas el reentrenamiento de los pilotos asignados a destinos donde no volaban, su función es entrenar, adiestrar y proporcionar la enseñanza en vuelo al personal que previamente

incluido su actual jefe, el teniente coronel Angel Luis Gonzalez Fernández.

El Grupo depende orgánicamente del referido MAGEN y operativamente del Mando de Personal (MAPER), a través

se determine, así como desarrollar funciones de utilidad para el Ejército del Aire y otros Organismos civiles o militares que soliciten su apoyo. Entre esas misiones destaca el apoyo al curso GCA (Ground Controlled Approach/controladores aéreos) impartido por la Escuela de Tránsito del GRUEMA, que se realiza en la vecina BA de Matacán (Salamanca).

Su misión consiste en crear con su vuelo trazas que deben seguir los alumnos de la Escuela; recordemos que estamos ante la aeronave que tiene los costes más bajos por hora de vuelo de todo el EA.

Igualmente los Bonanza aseguran los vuelos de enlace transportando personal y pequeñas cargas, como pueden ser repuestos urgentes de recibir, procedentes de la MAESA (Maestranza de Madrid).

Las posibilidades de estos versátiles aviones les han permitido realizar misiones tan diversas como las de seguimiento de aves, como avutardas y grullas, tras firmarse los preceptivos convenios suscritos con el

CSIC.

Así, las Bonanza del Grupo, a través de unas pequeñas antenas que se montaban en las puntas de las alas, podían localizar a los animales que se habían marcado previamente con un microchip.

Otra de las misiones que han cumplido los E.24 es la de dar cursos de vuelo elemental, pruebas de selección para Militares de Complemento del Cuerpo General, Especialidad Fundamental Operaciones Aéreas (pilotos), seminarios de vuelo por instrumentos, misiones de vigilancia en los Juegos Olímpicos de Barcelona 92 o en las vías de las líneas de los trenes AVE (Alta Velocidad Española), llevadas a cabo tras los oscuros atentados llevados a cabo en Madrid el 11 de marzo de 2004.

Las prácticas forman parte de los Planes de Reentrenamiento y constan de 30 horas de vuelo por piloto, que se distribuyen durante cuatro semanas. Despegues, aproximaciones a un objetivo o formaciones en el aire son algunos de los ejercicios



Las Bonanza del 42 Grupo de Fuerzas Aéreas utilizan para su acceso de una puerta parecida a las de los coches.

Foto superior: La Base Aérea de Villanubla acoge a los helicópteros de la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior, en la foto podemos ver un Airbus Helicopters EC-120B. En el centro: Las Bonanza del 42 Grupo son un elemento esencial para que los cazas del MACOM (Mando de Combate), en segundo plano se puede ver un Eurofighter, realizan las prácticas de interceptación de aeronaves denominadas de "slow movements". Inferior: El Servicio de Contraincendios (bomberos) del Ala-37 realiza continuas prácticas, para hacer frente a cualquier situación real.



que realizan estos pilotos especializados en transporte.

A estas funciones formativas y de investigación se añade también el que y las Bonanza son utilizadas para simular ser aviones *slow movement*, para que los cazas de combate que tienen su sede en las bases de Torrejón de Ardoz (Madrid), Morón de la Frontera (Sevilla) y Los Llanos (Albacete) puedan interceptarlas.

Estos ejercicios, que se realizan cada año bajo la dirección del MACOM, consisten en que los cazas deben identificar a una avioneta (Bonanza) que ha entrado dentro del espacio aéreo español sin haber contado con el permiso correspondiente. En la práctica se intenta simular la presencia de una aeronave civil utilizada por terroristas, que intenta llegar a un punto crítico. Recor-



«El 42 Grupo, tras décadas de reentrenamiento de los pilotos asignados a destinos donde no volaban, su función es entrenar, adiestrar y proporcionar enseñanza en vuelo al personal que se determine»





demos en este sentido que durante el conflicto de Sri Lanka, el 20 de febrero de 2009, los terroristas tamiles utilizaron pequeñas avionetas checas Zlin Z-143 para atacar Colombo, la capital del país, con mortíferos resultados, amén de lograr un tremendo golpe de propaganda.

Respecto al material, los veintidós aviones Beech (actualmente Hawker Beechcraft) F.33C, o E-24C, la E es por Escuela según la designación del EA, llegaron a España hace ya cuarenta años, incorporándose al principio a la AGA, para después pasar al 42 Grupo.

El EA recibió en noviembre de 1974 una primera remesa de doce Beech F.33A, a las que se sumarían 18 más F.33A y F.33C, estas últimas con capacidad acrobática para poder ser empleadas en la Academia General del Aire. Otras 24 F.33 fueron entregadas a principios de 1975 a la por entonces recién creada ENA (Escuela Nacional de Aeronáutica) de Maticán, que en un principio volaron con la identificación militar E.24, dado que estaba controlada por el EA; posteriormente cuando la Escuela pasó a ser controlada por Aviación Civil, los aviones cambiaron sus matrículas por otras civiles.

El mejor dato que se puede aportar de la Bonanza es que, aunque obviamente modernizada sucesivamente, está todavía abierta su línea



Un piloto del 42 Grupo realizando la pre vuelo de su Bonanza. Destacar que este material aéreo del Ejército del Aire utiliza todavía un motor de explosión, en concreto un Continental de 6 cilindros.

Las misiones del 42 Grupo llevan a sus aeronaves a escenarios como el Mediterráneo, aquí vemos volando a una de sus Bonanza en formación con un helicóptero SA-330 Puma del 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, que tiene sede en la Base Aérea de Son San Juan (Mallorca).

de producción de Whichita (Kansas-Estados Unidos), tras su apertura allá por 1947 y completar un total de 17.000 unidades construidas, una cifra impresionante.

Desde su creación, y hasta el pasado mes de junio, el 42 Grupo ha completado más de 145.000 horas de vuelo, la mayoría en los E.24C, aunque también empleó material como los Piper PA-23 Azteca y PA-31 Navajo, y los Beechcraft B-55 Baron y C-90 King Air.

La historia del Grupo se remonta al año 1939, cuando se creó con el nombre de Escuadrilla de Estado Mayor. Posteriormente pasó por el aeropuerto de Barajas, la Base Aérea de Getafe y numerosas denominaciones, siempre con el membrete de Unidad de Estado Mayor, para que en octubre de 1978 el Escuadrón 911 fuese integrado en el Ala 35 y el Escuadrón 912 pasó a denominarse 42 Grupo de Fuerzas Aéreas ■