

45 Grupo de Fuerzas Aéreas: mucho más que transporte VIP

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor

Son las dos de la madrugada de un domingo cualquiera, cuando el teléfono suena en la sala de operaciones del 45 Grupo. Rauda el oficial de guardia escucha el mensaje: “una cooperante española, que estaba secuestrada, acaba de ser liberada en un ignoto punto del Sahel”. Nos referimos a una situación hipotética, pero que se da muy a menudo en el día a día del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas del Ejército del

Aire (EA), que determinaría la activación de la tripulación de alarma de la Unidad, para realizar la evacuación de esta cooperante.

Una de las principales características del Grupo es que tiene activado un servicio de respuesta 24Horas al día/7 Días a la semana, que permite que en un plazo de dos horas uno de los Falcon-900 del Grupo esté volando a cualquier punto del planeta que se determine. El Airbus, al igual que el F-900, aunque no tiene una tripulación permanente de alarma, se puede poner en marcha en sólo 4 o 5 horas, dependiendo de las autorizaciones de las zonas que tenga que sobrevolar.

Estamos ante la Unidad del Ejército del Aire que más aparece últimamente en los medios de comunicación, ya sea debido al más mínimo incidente en sus vuelos de transporte VIP como por misiones mediáticas, como el traslado del sacerdote infectado de ébola, aunque desgraciadamente muy a menudo se obvia el gran elenco de misiones que realiza el Grupo.



S.M. Felipe VI descendiendo de un Falcon del 45 Grupo durante su reciente viaje a Alemania. Foto: Casa Real/Borja fotógrafos.

El 45 Grupo, que tiene sede en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), depende orgánicamente del MAGEN (Mando General. Respecto a las misiones de transporte distintas del traslado de autoridades, éstas vienen asignadas por la JMOVA (Jefatura de Movilidad Aérea).

UN IMPORTANTE INCREMENTO DE MISIONES DE TRANSPORTE GENERAL

La “paloma sobre el globo terráqueo”, que figura en el escudo del Grupo, da buena idea de las capacidades de la unidad que, aunque fundada en 1956 para realizar tareas de comprobación y calibración de sistemas de ayuda, desde los años setenta

tiene en su ADN la realización de las misiones de transporte VIP. Esta última tarea, tras la reestructuración de 2002, ha constituido el grueso de sus misiones, aunque desde hace un par de años

aproximadamente se ha producido un continuo incremento de las de transporte de tropas, carga y MEDEVAC (Medical Evacuation). Así si en 2010 las misiones VIP representaban más del 90% de las misiones

«El 45 Grupo depende orgánicamente del MAGEN (Mando General). Las misiones de transporte distintas del traslado de autoridades vienen asignadas por la JMOVA (Jefatura de Movilidad Aérea)»

apoyo y un auxiliar de vuelo. Respecto a los Airbus, se trata de unos birreactores comerciales con una autonomía de

metros, estando configurados para trasladar 14 pasajeros, exceptuando el más veterano que cuenta con espacio para 15 personas, siendo en ambos casos la tripulación compuesta por dos pilotos, un mecánico de

12 horas de vuelo, lo que les permite recorrer unos 10.000 kilómetros sin repostar. Cuenta con 69 asientos, de los que todos, por sus dimensiones, son de los que las compañías comerciales designan de 1ª clase.

Respecto a su tripulación la componen dos pilotos, aunque es habitual reforzarla con un piloto, o doblarla, durante las largas giras por varios países. Este fue el caso del vuelo realizado el pasado mes de septiembre durante la

gira del ministro de Asuntos Exteriores por Asia y Oceanía, durante el cual se dio el extremo

de operar en escenarios que tenían temperaturas tan dispares que iban desde los 0º de Sydney (Australia), donde era invierno cerrado y estaban dando mínimas por debajo de cero, a los 40º de Samoa. Igualmente durante los vuelos, además de los correspondientes auxiliares de vuelo, o TCP (Tripulante de Cabina de Pasajeros), están presentes dos mecánicos de mantenimiento de aeronaves y otro especializado en electrónica, que cuentan para su labor con los correspondientes kits de repuestos que se embarcan en todas



Los Airbus A310 son un elemento fundamental para la capacidad de proyección de las Fuerzas Armadas españolas. Foto: Julio Maíz.

del Grupo, el incremento de otras labores de sostenimiento y transporte sanitario y diplomático han motivado que el porcentaje de transporte de autoridades sea actualmente el 60%. Esta cifra se obtiene de un fuerte incremento de las misiones de aerotransporte generales, sin que hayan disminuido las VIP, lo que ha supuesto una considerable carga de trabajo, sin que se haya incrementado la actual flota de la Unidad, compuesta por cinco de los mencionados aparatos Marcel Dassault Falcon-900B, o T.18 (la T por Transporte) según la designación del EA, y dos Airbus A-310-304, o T.22.

Los Falcon son unos aparatos ejecutivos propulsados por tres turbinas, que tienen un alcance de 6.000 kiló-



Cabina de uno de los Airbus A310, con sus pilotos a los mandos. Foto: Julio Maíz.

Traslado de uno de los afectados de ébola a España, una misión minuciosamente planeada que llevó a todos los medios el trabajo del 45 Grupo. Foto: Ministerio de Defensa.



Imagen del ala de uno de los Airbus A310-304 del Grupo, podemos ver como lleva el flaps exterior desplegado durante una maniobra de aterrizaje. Foto: Julio Maíz.



Detalle de la zona de galleys de un A310 del Grupo, similar a las que llevan los aviones comerciales. Foto: Julio Maíz.

las misiones. La labor de estos profesionales técnicos ha sido vital para solventar incidencias durante los largos vuelos y realizar el mantenimiento básico en lugares remotos.

Su concurso también es muy importante para poder operar en aeropuertos con escasos o nulos apoyos y sin sistemas de apoyo a la navegación, como fue el caso del filipino destino de Taclobán, donde se fue a entregar ayuda humanitaria, y hubo que habilitar una escalera de oportunidad construida artesanalmente para el Airbus 310 por carecer la afectada instalación, por causa de un maremoto, de este imprescindible material.

Las operaciones del Grupo les llevan cada año a los cinco Continentes, ya sea en los citados viajes de autoridades, o evacuando a los españoles atrapados en cualquier parte del mundo, como ocurrió en Tailandia duran-

te el Golpe de Estado de 2008, o con ocasión de los atentados terroristas en Mumbai, en el mismo año. Igualmente se han repatriado a los cooperantes secuestrados en Mali y Kenia, y a los periodistas recientemente retenidos en Siria, por parte del terrorismo islámico y sus organizaciones afines. Las misiones de transporte de ayuda humanitaria han llevado a los aviones del Grupo a múltiples países, incluido Haití, donde uno de sus A310 fue el primer avión occidental que aterrizó en el devastado aeropuerto de Puerto Príncipe, tras el terrible terremoto que asoló el país en 2010.

Actualmente en el 45 Grupo trabaja un colectivo de 160 personas, al

«El Grupo tiene activado un servicio de respuesta 24 Horas al día/7 Días a la semana, que permite que en dos horas uno de los Falcon 900 esté volando a cualquier punto del planeta que se determine»

mando de las cuales está desde julio de 2014 el coronel José Antonio Herrera Llamas. La mitad del personal, aproximadamente, se encuadra en el activo Escuadrón de Material. También reseñar que

la Unidad cuenta con 10 pilotos de Airbus y 22 de Falcon, variando este número en función de los cursos, misiones internacionales y situaciones administrativas del personal destinado en la Unidad.

OPERACIONES MEDEVAC

Las misiones MEDEVAC han ido en aumento, siendo África el escenario más visitado en estos últimos años. En este sentido reseñar que el pasado

El 45 Grupo cuenta con una flota de cinco Falcon 900 y dos Airbus A310, que aquí podemos ver en la plataforma de su Base de Torrejón de Ardoz. Foto: Julio Maíz.



día 24 de mayo, cuando la gran mayoría de los españoles estaban pendientes de ver en televisión la final de la Copa de Europa, el 45 Grupo activaba en tiempo record uno de sus A310 que partía presto hacia Yibuti. En este pequeño país africano se acababa de perpetrar un atentado suicida, por parte de radicales islámicos, que entre otras víctimas produjo heridas a tres integrantes del Ejército del Aire pertenecientes al destacamento “Orión” asignado a la operación “Atalanta”, que sobre todo afectó al sargento primero Manuel María Copano Lorenzana, herido muy gravemente, y que necesitaba de una evacuación urgente a España.

La misión se completaba con la vuelta del aparato a Torrejón a las 22 horas del otro día, desde donde los tres citados profesionales fueron trasladados al Hospital Central de la Defensa “Gómez Ulla” (Madrid).

En este sentido recordar que la Unidad tiene una continua y fructuosa relación con la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue de Madrid (UMAAD-Madrid) y la UMAER (Unidad Médica de Aeroevacuación), que tienen sede también en la

macro base de Torrejón de Ardoz, y que gracias a la presencia en estas misiones de sus profesionales y la instalación de sus equipos convierten los aviones del Grupo en una excelente plataforma de evacuación médica.

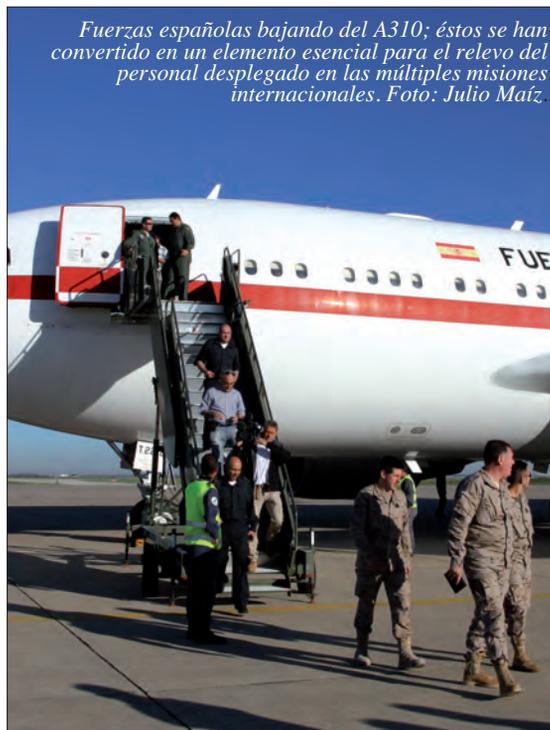
La operación más mediática de este tipo la llevó a cabo un Airbus del

Grupo que se trasladó a Liberia, durante una operación ordenada por el Gobierno y coordinada por los Ministerios de Sanidad, Defensa y Asuntos Exteriores, que se culminó con la repatriación de los religiosos Miguel Pajares y Juliana Bohi.

La operación comenzó la tarde del 5 de agosto tras recibirse la petición de repatriación formulada por la Orden a la que pertenecía el religioso Miguel Pajares, afectado por el virus del ébola.

En una reunión que tuvo lugar en el Ministerio de Sanidad con la participación de representantes de los Ministerios comentados se empezó a diseñar la operación, que debía contemplar aspectos como definir el modo de traslado, equipo que lo realizaría, lugar donde se realizaría el tratamiento posterior, etc.

El JEMAD (Jefe de Estado Mayor de la Defensa) ordenó el alistamiento del citado T.22 y su tripulación y la activación de la UMAER para que estuviese listo para volar cuando se recibiese la orden de evacuación. El avión, sus ocupantes y el equipo necesario para el



Fuerzas españolas bajando del A310; éstos se han convertido en un elemento esencial para el relevo del personal desplegado en las múltiples misiones internacionales. Foto: Julio Maíz.



Los pilotos de un A310 realizan las comprobaciones antes de iniciar una nueva misión de transporte. Foto: Julio Maíz.



El presidente de Gobierno Mariano Rajoy descendiendo del A310 durante su viaje a China, obsérvese la bandera de este país asiático que lleva el Airbus en la parte delantera. Foto: Presidencia de Gobierno.



Como es habitual la jornada normal de trabajo comienza con un briefing, aunque la labor del personal del Grupo es lo menos parecido a la rutina. Foto: Julio Maíz.



traslado, cumpliendo los protocolos de seguridad dictados por la OMS, estaba listo para despegar en un tiempo record, poniéndose a disposición de Presidencia de Gobierno en la madrugada del 6 de agosto.

El avión despegó de la Base Aérea de Torrejón a las 13:30h aterrizando en el aeropuerto de Monrovia, capital de Liberia, a las 18:30 h. (hora peninsular).

En Monrovia, un médico y dos sanitarios de la UMAER contactaron con dos funcionarios de la Embajada de España y, siempre con las debidas protecciones, se desplazaron hasta el hospital "San José de Monrovia" donde procedieron a recoger a los dos pacientes para trasladarlos al aeropuerto.

Una vez en la instalación aeronáutica, se procedió a preparar a los dos religiosos al pie de la escalerilla del

avión. De nuevo cumpliendo los más estrictos protocolos de seguridad, fueron introducidos en las cámaras especiales que les aislarían durante el vuelo y que les permitirían ser atendidos durante el mismo.

Tras regresar el avión a Torrejón a primera hora de la mañana del 7 de agosto, fueron desembarcados los pasajeros en sus correspondientes cámaras por el personal sanitario de la UMAER y de la base aérea y fueron transferidos a los equipos del Ministerio de Sanidad que fueron los encargados de trasladarlos al hospital Carlos III de Madrid.

En todo momento la tripulación y el equipo sanitario estuvieron equipados con equipos de protección especial (monos de seguridad, gafas, mascarillas etc...).

Reseñar que el A310 contaba con dos ambientes perfectamente aisla-

dos, uno ocupado por la tripulación de vuelo y otro donde viajaban los pacientes. Esta zona se preparó especialmente, protegiendo con diferentes tipos de fundas los equipos fijos para que no sufriesen contaminación.

Otro traslado finalizaba el 4 de septiembre, con la aeroevacuación médica de un cabo del Ejército de Tierra, participante en la misión de la Unión Europea EUTM Malí, herido accidentalmente por disparo de su propia arma de fuego.

Estamos ante la tercera aeroevacuación médica realizada por el Grupo en menos de 30 días en pleno verano, ya que a estas misiones se habría de sumar la que el citado día 7 de agosto efectuó un Falcon 900 que trasladó desde la capital maliense, Bamako, a un teniente del Ejército de Tierra, participante también en la Operación EUTM Mali.

Los Airbus A310 son designados en el Ejército del Aire como T.22: Julio Maíz.



Uno de los mecánicos de línea del 45 Grupo, siempre listo a facilitar las operaciones aéreas. Foto: Julio Maíz.



Uno de los tripulantes realizando la revisión prevuelo; observa una de las turbinas General Electric CF-6-80C2A2 que equipan el A310-304. Foto: Julio Maíz.



OTRAS MISIONES

También los Airbus A310 de la Unidad enlazan mensualmente España con Afganistán y Yibuti, para trasladar relevos de personal, inferiores a 60 personas, donde por la lejanía se requiere velocidad, y llevando sus bodegas cargadas con repuestos y otros materiales vitales para el día a día de estos Destacamentos.

El Grupo, gracias a las características de sus Airbus, extiende su aérea de acción a todo el globo, en misiones que los llevan desde El Salvador, donde se recogen y trasladan a los militares de este país centroamericano que operan con nuestras tropas en el Líbano, pasando por otros

«Aunque no tiene una tripulación permanente de alarma, el Airbus, al igual que el F-900, se puede poner en marcha en sólo 4 o 5 horas, dependiendo de las autorizaciones de las zonas que tenga que sobrevolar»

puntuales vuelos de apoyo a nuestras tropas destacadas en Senegal, Mali y la República Centroafricana.

Asímismo y muy relacionado con este sostenimiento de las tropas en el exterior, se han tenido que realizar misiones de repatriación de caídos en estos escenarios. Así se hubo de volar varias veces a Afganistán, en la fase más activa de la misión, y más recientemente se trasladaron desde el Líbano los cuerpos de dos soldados, uno español y otro salvadoreño, fallecidos en un accidente de tráfico acaecido en febrero de 2014.

Igualmente se habría de mencionar que los cazabombarderos de las diferentes Alas del MACOM (Mando de Combate) escoltan a menudo a los aparatos del 45 Grupo,

cuando éstos realizan misiones VIP, de transporte normalmente de SM. Recíprocamente los pilotos de los referidos aparatos de combate simulan durante los vuelos de ejercicio con los aviones de la Unidad misiones de interceptación de aparatos comerciales, tan necesarios tras la dura lección que generaron los terroristas el 11S.

Finalmente reseñar que, tras un acuerdo firmado por el Gobierno de España con la ONU, el Grupo facilita el transporte puntual al personal de esta organización a lo largo y ancho del planeta.

UNA PLANTILLA MUY SELECTA Y VETERANA

Para ser piloto del Grupo se requiere que los aspirantes, no olvidemos que estamos ante una Unidad cuyas vacantes están muy solicitadas, ten-

gan una experiencia previa mínima de unos cuatro años como pilotos de transporte, en Unidades como el Ala-31, Ala 35 o 47 Grupo, aunque también se incorporan en menor medida pilotos procedentes de los diferentes Escuadrones de SAR.

Así normalmente los pilotos que se incorporan al 45 Grupo han completado cerca de 1.500 a 2.000 horas de vuelo previamente, y ya tienen la graduación de capitán, o están a punto de ascender a ésta. Tradicionalmente los “nuevos” se incorporan a las tripulaciones de los Falcon, aunque recientemente un par de pilotos han sido destinados directamente al Airbus, donde están volando, siempre bajo la supervisión de un veterano comandante. “Esta Unidad es de las más solicitadas del EA, y todas sus plazas son de libre designación. Elegimos a los mejores pilotos de cada promoción” nos comenta el Jefe de Operaciones del Grupo.

Igualmente es muy importante que estos profesionales tengan la plena capacidad para adaptarse a las lógicas reglas de discreción y trato de personalidades que exige transportar a las más altas autoridades del Estado, así como disponibilidad total y entrega máxima.

Igualmente, el Jefe de Operaciones nos confirma que “cada vuelo es una misión real, y gran parte de ellas son de máxima importancia mediática. No hay cabida para el más mínimo fallo. Efectivamente, no tenemos demasiado margen para realizar misiones de instrucción, pero el mejor entrenamiento es mantenerse altamente operativo en las misiones que realizamos.

Al ser vuelos de gran exigencia aeronáutica, sus pilotos necesitan de una gran experiencia previa, ya que su adaptación sólo contempla, además de la instrucción teórica y de simulador, cinco clases iniciales de vuelo con un instructor para obtener la aptitud y luego el ir acumulando experiencia volando como segundo, bajo la supervisión continua de un experimentado compañero, con aptitud de vuelo CR3.

En este sentido reseñar que para convertir/entrenar a los pilotos de los Falcon se han contratado simuladores con diferentes empresas. Así actualmente estas prácticas se realizan en el centro de simulación que tiene la multinacional CAE en Dallas/Fort Worth (Estados Unidos), que está especializada en la for-

«Los Falcon son aparatos ejecutivos propulsados por tres turbinas y alcance de 6.000 kilómetros, configurados para trasladar 14 pasajeros y una tripulación de dos pilotos, un mecánico y un auxiliar de vuelo»

mación de pilotos ejecutivos. Este entrenamiento se dirige en primera instancia a dar formación a los nuevos pilotos del Grupo, que se adiestran durante tres semanas en el citado centro tejano, en largas jornadas de formación teórica e interactiva, que incluye una sesión diaria de vuelo en el citado simulador.



*Falcon 900 aterrizando; se puede apreciar que en la parte superior del fuselaje ya figura la nueva titulación “Ejército del Aire” que va sustituyendo a la antigua de “Fuerza Aérea Española”.
Foto: Julio Maíz.*



Uno de los Falcon 900 en el interior del amplio hangar del Grupo, sito en la gran Base Aérea de Torrejón de Ardoz, muy cercana a la ciudad de Madrid. Foto: Julio Maíz.

Igualmente anualmente los pilotos de T.18 acuden a la citada empresa durante una semana, realizando a diario, cada tripulación, cuatro horas de vuelo en el simulador, separando el trabajo entre el pilotaje y los procedimientos de emergencia.

Respecto al entrenamiento virtual en el sistema T.22, en la actualidad se realiza con la Compañía de bandera alemana Lufthansa. Así los pilotos del 45, que van destinados al Airbus, realizan prácticas virtuales

en el centro de simulación que tiene esta empresa en Frankfurt, donde se realizan tanto las de simulación de vuelo como de emergencias por averías.

Respecto a los TCP que sirven en los aviones del 45 Grupo, se forman actualmente en la empresa CAE Madrid, que tiene sede en las inmediaciones del cercano aeropuerto de Adolfo Suárez

Madrid-Barajas. Son personal de Tropa del EA, y recientemente las vacantes se han abierto a todas las especialidades, con la intención de efectuar una selección más completa, dada la importante relevancia que tiene el puesto.

Tanto los TCP como los pilotos se forman en materias de protocolo, tan necesarias dado los pasajeros que transportan. En este sentido también recalcar que algunos de los tripulantes realizan cada año el curso que imparte en esta materia la Guardia Real, en sus acuartelamientos de El Pardo (Madrid).

Cualquier vacante en el 45 Grupo, ya sea para oficiales, suboficiales o tropa, se trata sin duda de puestos

exigentes, de alta cualificación profesional y de mucho prestigio, que debe ser cubierta por personal de garantía. No podemos olvidar que las tripulaciones del 45 Grupo son imagen de la Institución ante las autoridades de la Nación, y llevan la bandera de España y el uniforme del Ejército del Aire por todo el mundo.



Uno de los cinco Falcon 900 del Grupo, al que se le está fijando la barra de remolcaje para su traslado al hangar. Foto: Julio Matz.



El excelente mantenimiento permite un muy buen nivel de operatividad al veterano material de vuelo del 45 Grupo, Foto: Julio Matz.



El actual material de vuelo del Grupo está compuesto por cinco Falcon, vemos uno en primer plano, y por dos Airbus A310, en segundo término se aprecia el segundo de éstos el matriculado T.22-2/45-51. Foto: Julio Maíz.



Detalle del cockpit de uno de los Falcon 900 del Grupo. Foto; Julio Maíz.

UNA MEDIÁTICA CADENA DE AVERIAS Y UN ÓPTIMO MANTENIMIENTO

En el año 2003, tras adquirirse dos Airbus A310, con los que se relevó a los transportes Boeing 707 en las misiones VIP, se procedió a reestructurar el 45 Grupo, quedando equipado con la actual flota, ya reseñada. Mientras, el resto del material que tenía la Unidad, tres de los citados Boeing 707 y dos Falcon 20, pasaban en 2004 a integrarse en el recién creado 47 Grupo Mixto de Fuerza Aéreas.

Reseñar que previamente, tras algunas incidencias/averías en los Boeing 707 en varias de sus misiones de transporte VIP, que afectaron sucesivamen-



Los dos módulos de la cabina de pasaje del Falcon 900, el delantero –VIP– (izda.) y el trasero para el séquito (dcha). Foto: Julio Maíz.



NUEVA ROTULACIÓN DE LOS AVIONES DEL 45 GRUPO

te a los entonces presidentes de Gobierno Felipe Gonzalez y José María Aznar, el Ministerio de Defensa decidió poner en marcha un programa para dotarse de dos aviones A310. El contrato, valorado en unos 100 millones de euros, se adjudicó a la multinacional europea EADS, que tras comprar los dos aparatos a Air France procedió a transformarlos a la configuración VIP, y dotarles de unos imprescindibles modernos sistemas de comunicaciones, que incluyen la encriptación de éstas.

Tras más de diez años de servicio el 45 Grupo apenas había tenido incidentes. Así sus A310 solo habían sufrido dos retrasos por causas técnicas y la cancelación de un vuelo, acaecida en junio de 2007, cuando uno de los aparatos fue afectado por un cortocircuito en la Guayana francesa.

Es de destacar en este punto dos factores, el primero es que estos aparatos vuelan mucho menos que sus hermanos de serie de las compañías aéreas; así los A310 del EA han completado anualmente una media de unas 600 horas frente a las 2.500 que realizan los que utilizan las líneas comerciales.

Tras decenios portando la rotulación "Fuerza Aérea Española", toda la flota del 45 Grupo (dos Airbus A310 y cinco Dassault Falcon-900) está cambiando ésta por la de "Ejército del Aire", tras recibir la oportuna orden del Estado Mayor del Ejército del Aire.

Así el verano pasado ya se habían pintado dos Falcon, los matriculados T.18-2/45-41 y T.18-3/45-42, con la designación referida, mientras que el resto de la flota del Grupo, que tiene sede en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), cambiará progresivamente la rotulación de forma que no afecte a la incansable labor que realiza la Unidad, incluidos los fines de semana y festivos.

La anterior designación solo la han portado estos aparatos, y los helicópteros del 402 Escuadrón que están encuadrados en el Ala 48 que tienen sede en la madrileña Base Aérea de Cuatro Vientos, a fin de "teóricamente" facilitar su reconocimiento en sus continuos vuelos a otros países, ya que la traducción al inglés del título se asociaba a la muy extendida de "air force".

El segundo factor es el óptimo mantenimiento que realiza y planifica el personal del Escuadrón de Material del 45 Grupo, en el que trabajan unas 80 personas, la mitad de la plantilla, lo que da idea de la importancia que se da a esta labor. Igualmente reseñar que los mecáni-

«El Airbus es un birreactor comercial con una autonomía de 12 h, que le permite recorrer unos 10.000 km sin repostar. La tripulación la componen dos pilotos, siendo habitual reforzarla con un piloto, o doblarla»

cos del Escuadrón también se incorporan a las tripulaciones de vuelo para resolver posibles averías sobre la marcha, como ya vimos, con lo que la carga de trabajo se incrementa muy sensiblemente.

El Escuadrón se divide a su vez en una Sección de Abastecimiento y otra de Mantenimiento, que asume el control técnico y que manda un ingeniero aeronáutico, con rango de comandante. A su vez esta última Sección se subdivide en el personal (mecánicos y electrónicos) que van destinados al Airbus y al Falcon. En lo que respecta a los especializados en el aparato de Dassault, los más numerosos, realizan las tareas de 1º escalón, y algunas de 2º escalón como es el cambio de los motores o del tren de aterrizaje, un tarea constante dado que aunque hablamos de una fiable flota es también bastante veterana, ya que los aviones fueron fabricados a mitad de la década de los ochenta, dato fácilmente comprobable ya que en su cola, siguiendo la costumbre de los aparatos de factura gala, aparecen sus números de construcción que van entre el 30 y el 90.

Si algo impresiona, al visitar sus cabinas de pasaje, es que parecen las de un avión recién comprado, impolutas y cuidadas hasta al mínimo detalle.

Para completar la excelente eficacia de los T.18 el Grupo tiene externalizados los trabajos de 2º Escalón con la empresa Corjet Maintenance, que tiene sede en las inmediaciones del aeropuerto de Madrid-Barajas, y en lo que respecta al mantenimiento de las turbinas, cada avión está dotado de tres turbofan Garrett TFE731-5BR-1C, se confía en la empresa ITP, que tiene una planta en la madrileña localidad de Ajalvir, sita en las inmediaciones de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.

En lo que respecta al mantenimiento de los Airbus A310, el Escuadrón de Mantenimiento está encargado de realizar un completo control técnico de sendos aparatos, generando órdenes de mantenimiento, que reporta y cierra, mientras que los trabajos tanto de 1º como de 2º escalón están externalizados.

Igualmente, para realizar las tareas de 2º escalón, los A310 dan periódicamente un “saltito” a la planta que la multinacional europea tiene en Getafe (Madrid), colindante a la Base Aérea del EA, que es por cierto donde se transforman los Airbus A330 a la versión MRTT (Multi Role Tanker Transport/aparato multirol de transporte y reabastecimiento), de los que luego hablaremos.

El mantenimiento de las aeronaves, una labor esencial en todas las Unidades del EA, en el 45 Grupo es además primera página de los principales medios de comunicación. Así al mínimo retraso que se produce en las misiones VIP, en las que en muchas ocasiones viajan periodistas, éstos lanzan inmediatamente a través de twitter y otras redes sociales la no-

«El 45 Grupo cuenta con 10 pilotos de Airbus y 22 de Falcon, variando este número en función de los cursos, misiones internacionales y situaciones administrativas del personal destinado en la unidad»

ticia de estas situaciones. Esta presión mediática no afecta a las tripulaciones del Grupo, para las que prevalecen en todo momento los criterios profesionales y de seguridad.

En este contexto y tras una serie de cuatro incidentes, casi seguidos entre 2013 y primeros de 2014, el pasado día 24 de marzo, el ministro de Defensa, Pedro Morenés, mantuvo una reunión en la sede de su Ministerio con el secretario de Estado de Defensa, Pedro Argüelles, y con el JEMA (Jefe de Estado Mayor del Aire), general Francisco Javier García Arnaiz, para analizar las incidencias acaecidas en los aviones del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Tras la reunión, el Ministerio de Defensa hacía público que, tras escuchar a ambos, dio instrucciones al secretario de Estado para que se volvieran a revisar los procedimientos de mantenimiento que lleva a cabo la empresa actualmente responsable del mismo y para que busque los apoyos necesarios para reforzar los procesos que actualmente se llevan a cabo.

El ministro también ordenó al JE-



Además de las autoridades de la Nación el 45 Grupo también transporta a altos Mandos de nuestras Fuerzas Armadas. En la imagen, el anterior JEMAD, el General del Aire José Julio Rodríguez Fernández, tras llegar a Yibuti a bordo de un Falcon. Foto: EMAD.



Imagen en vuelo de un Falcon 900, tomada desde un cazabombardero EF-18. Foto: Ala-12.



Los pilotos de un Falcon 900 realizan la revisión pre-vuelo de su aparato, el Grupo mantiene permanentemente listo uno de estos aparatos para salir. Foto: Julio Maíz.



Un A330-200 MRTT, de los destinados a los británicos, despegando de la Base Aérea de Getafe (Madrid), en la anexa factoría de Airbus Defence & Space son transformados a la referida versión militar. Foto: Julio Maíz.

MA que revise los procedimientos de mantenimiento que, independientemente de los que realiza la empresa adjudicataria, lleva a cabo el propio EA. De esta orden surgió la Directiva 7/14, mediante la cual tanto el eficaz personal del Escuadrón de Mantenimiento, como las tripulaciones están realizando un esfuerzo para “cazar averías” con lo que incrementar la fiabilidad de los aviones, cara sobre todo a las misiones de largo alcance. Esta Directiva ha doblado prácticamente el trabajo de los citados profesionales, ya que además de realizarse revisiones y pre-vuelos extendidos, incluye una fuerte carga de trabajo administrativa, y tener ante cada misión, listo un plan B, e incluso C, lo que conlleva implicar a un mayor número de aviones, y por tanto de tripulaciones, para llevar cualquier misión a buen término.

NUEVO MATERIAL

Igualmente en la citada reunión el ministro daba instrucciones al JEMA para que se elaborase un plan de renovación de la flota de transporte estratégico, teniendo en cuenta las necesidades operativas del EA, primero en cuanto a reabastecimiento en vuelo, transporte de personal militar y de material y, en segundo término, la utilización de estos mismos medios para el transporte de autoridades.

No es ningún secreto que desde hace ya varios años se está estudiando la adquisición de un avión para reemplazar a los Boeing 707 del 47 Grupo Mixto, dado que estos aviones están al límite de su vida operativa. Se habría de re-



Imagen de uno de los Falcon 900, se puede ver a los mecánicos de línea realizando las últimas comprobaciones antes de despegar. Foto: Julio Maíz.

cordar que hablamos de cuatro aparatos con un largo historial operativo, ya que fueron construidos a mitad de los sesenta, por lo que llevan casi cincuenta años en servicio, y que habían operado previamente como aviones comerciales, hasta que entre 1988/1989 fueron adquiridos por el EA. Desde entonces han tenido una larga vida operativa que en los últimos años ha estado salpicada por algunos incidentes, afortunadamente sin más consecuencias que las averías en los aparatos.

Durante la crisis de Libia de 2011 el 47 Grupo hizo un esfuerzo muy importante para facilitar el rápido despliegue de los EF-18M del Ala-12 en la Base Aérea de Decimomannu (Cerdeña-Italia), y sobre todo realizando múltiples operaciones de reabastecimiento durante casi seis meses en favor de los cazabombarderos españoles y otros aparatos de la OTAN que impusieron el control sobre el espacio aéreo libio.

La idea sería adquirir un trío de Airbus Military A330-200 MRTT, para reemplazar a los citados Boeing 707, destinados a transporte y reabastecimiento.

Últimamente el Ministro de Defensa comentó en una entrevista a Efe que habría que poner en marcha un programa para sustituir la flota, con fondos que no deberían de provenir de su Ministerio, ya que la labor VIP del Grupo es a favor de toda la nación en su conjunto.

Además de abrir la citada opción, el A330 serviría para realizar puntualmente misiones de transporte VIP de la familia Real y el Gobierno, cuando los A310 tuvieran problemas, gracias a un kit de configuración, que se puede adaptar en los versátiles MRTT. Igualmente de la entrevista se desprende que el primer paso de modernización se centraría en la sustitución de los cinco Falcon 900B por nuevos aparatos ejecutivos capaces de realizar un vuelo directo a Buenos Aires, unos 10.000 kilómetros, existiendo un variado abanico de posibilidades en el moderno mercado de aviones corporativos ■