

# Nuevo servicio en tierra para nuestros T.17

**JORGE NAVARRO VACAS**  
*Capitán del Ejército del Aire  
 y del Espacio*  
*Jefe de la Escuadrilla  
 de Infraestructura del Ala 35*

Cuando en los años 2014, 2015 y 2019, los Boeing 707 con números de cola T.17-1, T.17-4 y T.17-3 realizaron su último vuelo a la base aérea de Getafe, el futuro de estas míticas aeronaves parecía abocado a chatarra o a un largo yacer y lento deterioro en la plataforma de esta base centenaria.



Afortunadamente, todo cambió con la firma, el 12 de diciembre de 2022, de un convenio de colaboración entre el Ejército del Aire y del Espacio y la Universidad Rey Juan Carlos (URJC). Con este acuerdo, dos de los aviones, el T.17-3 y el T.17-4 serían trasladados, respectivamente, al campus de esa Universidad en Fuenlabrada y al Museo del Aire y del Espacio, en donde les esperaría una nueva vida activa en tierra y cuidados que garanticen su estado de conservación.

El reto era apasionante, y sin duda muy demandante: nunca antes en Europa se había acometido un proyecto de desmontaje, traslado y montaje de una aeronave de estas dimensiones. Solo existen dos precedentes en el mundo: el de la Fuerza Aérea de los EE.UU, con el traslado de un B707, usado como Air Force One por el presidente Ronald Reagan, a la biblioteca que lleva su nombre en California; y el de la Fuerza Aérea colombiana, que trasladó su B707 Zeus al Museo Aeroespacial de Tocancipá.

Para una operación de ingeniería de esta envergadura era imprescindible la participación de una empresa que contase con los medios y recursos necesarios; por lo que, a través de la URJC, se seleccionó a Aviation Group para llevarla a cabo.

Como coordinador de los trabajos se designó al ingeniero jefe de la Sección de Infraestructuras del Grupo de Apoyo del Ala 35. Desde ese momento, en sus manos quedaban, entre otras, las labores de acopio de documentación técnica y de



cuantos elementos estructurales de apoyo estuviesen al alcance; la coordinación con empresas y entidades externas; y la obtención de los permisos de circulación necesarios para unos transportes muy especiales por sus gigantescas dimensiones.

Se estableció contacto con la Biblioteca Presidencial Ronald Reagan y con la Fuerza Aérea colombiana, que enviaron algunas fotos de los elementos desmontados, pero ninguna documentación técnica. Documentación que tampoco fue posible obtener de la constructora Boeing ni de otros antiguos operadores de este avión, desarrollado a principios de la década de los 50. Aunque se disponía de manuales de mantenimiento, no así de los estructurales que especificasen cómo proceder para desmontar superficies alares, estabilizadores u otros elementos.

Pero nada de eso supuso impedimento para un equipo de profesionales, ilusionados ante el reto de proporcionar emplazamiento y fines adecuados a estos legendarios y elegantes aviones que en la década de los 60 cambiaron nuestra manera de volar.

Así, los trabajos de desmontaje comenzaron en abril de 2023. En tan solo seis meses de dedicación exclusiva por parte del personal de Aviation Group, los dos aviones estaban desmontados y listos para su traslado por carretera al nuevo destino.

Si el desmontaje no fue tarea fácil, la fase de transporte tampoco estuvo exenta de dificultad: los 52 metros del fuselaje y ocho del encastré del ala eran todo un desafío a la hora de circular por las carreteras de la Comunidad de Madrid. El inicio de la ruta fue la parte más complicada. Hubo que salir de la base aérea de Getafe, cruzando la pista de aterrizaje, por el acceso a la factoría de Airbus, para posteriormente atravesar todo el polígono Carpetania, hasta llegar a la autovía A-4 y enlazar finalmente con la M-50, que permitía circular, ya con menos dificultad, hasta el campus de la URJC en Fuenlabrada y el museo en Cuatro Vientos. Estos traslados se realizaron «con la fresca» en dos días consecutivos, comenzando a las 00:30 horas y terminando más allá de las 6, con temperaturas en el entorno de los 5.º bajo cero.

La parte final, el montaje, también tuvo su cosa. Hacer que los más de 1800 tornillos de las placas de fijación de las alas al fuselaje volvieran a coincidir era parte de este nuevo reto, en el que hubo que invertir mucho tiempo...y muchas brocas para pasar tornillos de medida estándar americana a medida métrica europea.

Tras otros cuatro meses de trabajo, el T.17-3 recobraba su aspecto majestuoso y se encontraba listo para prestar nuevo servicio, esta vez en la URJC como recurso educativo único para la formación de

estudiantes de ingeniería aeronáutica y técnicos de mantenimiento. A cuantos transitan por las inmediaciones llama poderosamente la atención las enormes dimensiones de este «pedazo de avión», mientras les ronda la pregunta de cómo puede haber aparecido un «bicharraco» así en un espacio tan reducido.

El otro avión, el T.17-4, se comenzó a montar a mediados de abril de 2024 y, con la experiencia adquirida en el 3, a finales de junio ya estaba recompuesto para ser exhibido en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

Durante el mes de septiembre de 2024 se completaron los traslados al museo del resto de equipos de cabina, guerra electrónica y otro material diverso que había estado depositado en la base aérea de Getafe, con lo que el Ala 35, con su participación activa en los trabajos de desmontaje, traslado y montaje del avión más grande dado de baja del inventario del EA, finalizaba esta contribución a la conservación del patrimonio aeronáutico.

Este nuevo hito del EA marca un antes y un después en la recuperación de los aviones que, por distintas circunstancias, no pueden ser trasladados en vuelo hasta las instalaciones del Museo del Aire y del Espacio.

No hay mayor placer que el que nos da un trabajo bien hecho o como decía Walt Disney «Piensa, sueña y átrévete». ■

