

Los aviones anfibios CL-215, CL-215T y CL-415 en el Ejército del Aire

Necesidad de proteger la riqueza forestal

GONZALO RAMOS JÁCOME
Teniente general del Ejército del Aire (Retirado)
Miembro de número del SHYCEA

En el mes de febrero del año 2021 se cumplirán cincuenta años de la llegada a España, a la base aérea de Getafe, de los dos primeros aviones Canadair CL-215 que adquirió el Ministerio de Agricultura para cooperar en la extinción de incendios forestales y que entregó al Ejército del Aire para su operación y mantenimiento. Y por otra parte, también en dicho año es previsible que se alcancen las 200.000 horas de vuelo logradas por las tres unidades -803 Escuadrón, 404 Escuadrón y 43 Grupo- que, a lo largo de estos 50 años, han operado los aviones CL-215, CL-215T y CL-415.

Considerando los dos acontecimientos mencionados, parece obligado echar una mirada retrospectiva que alcance este largo periodo de tiempo y recordar cuál ha sido la trayectoria de los aviones Canadair en el Ejército del Aire. Sobresale todo lo conseguido -que es mucho-, en el cumplimiento de los dos cometidos básicos que siempre han tenido asignados las tres unidades citadas; el principal, la cooperación para la extinción de incendios forestales y el secundario, llevar a cabo acciones de búsqueda y salvamento.

El cometido principal de esta unidad, cooperar en la extinción de incendios forestales, y al que dedica su mayor esfuerzo viene impuesto porque es necesario mantener la presencia de una cubierta vegetal permanente sobre la superficie terrestre que garantice un medio ambiente lo más óptimo posible para el normal desarrollo de la vida. Y asimismo, es un bien que afecta de manera decisiva a la economía de cualquier nación. No se puede prescindir de los recursos que el monte aporta, tanto en productos tangibles inmediatos como en bienes indirectos. Por ello, los Gobiernos de muchas naciones están preocupados por los límites a que están quedando reducidas sus áreas forestales que, por unas razones u otras, están siendo indiscriminadamente devastadas. Su conservación es reclamada, cada vez con mayor insistencia, tanto por las autoridades responsables como por el conjunto de sus ciudadanos.

España no quedó al margen de este problema por lo que, en su momento, los organismos competentes analizaron la situación existente y evaluaron el conjunto de acciones y medios que se presentaban como los más idóneos para prevenir y combatir la amenaza de los incendios forestales. Y entre estos figuró el empleo de medios aéreos.



AVIONES CONTRA LOS INCENDIOS FORESTALES

Lo que, aparentemente, parecía una gran innovación tenía ya historia. El empleo de aviones como un medio más en la lucha contra los incendios forestales se remonta al año 1916, cuando fueron utilizados en Canadá y la costa oeste de Estados Unidos para misiones de vigilancia y detección de incendios forestales en vastas extensiones de bosque despobladas. Como se ve, muy pocos años después de sus orígenes, la aviación ya se involucra en la gran problemática que representa el combate contra los incendios forestales. El transcurrir del tiempo conlleva pasos de gigante en cuanto a la evolución de la técnica e industria aeronáuticas, y ya en la década de los años treinta surgen en Canadá, Estados Unidos, Australia y Rusia los primeros ensayos e intentos para emplear la aviación en cometidos concretos para la extinción de incendios forestales.

Entre los años 1940 y 1945 todos los esfuerzos y la investigación aeronáutica están dedicados y vertidos hacia los requerimientos que demandaban las fuerzas aéreas implicadas en la II Guerra Mundial, por lo que el empleo de aviones en cometidos forestales sufre un estacionamiento. Al finalizar la guerra se desempolvan antiguas ideas y proyectos y, además, se cuenta con la circunstancia favorable del gran excedente de aviones, ya sin cometido bélico y fuera de servicio, en los inventarios de las fuerzas aéreas de algunas naciones.

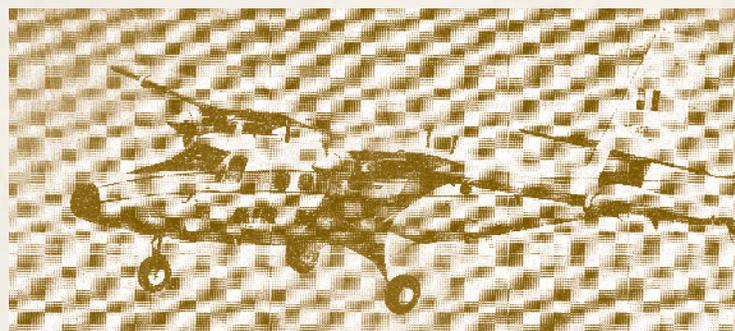
En 1950 se obtiene el primer éxito en lo referente al empleo de aviones en cometidos concretos de extinción, cuando en Canadá, desde un avión Beaver, se lanzan sobre un incendio forestal bolsas de plástico con 14 litros de agua, consiguiendo frenar su propagación y controlándolo hasta que los equipos de tierra logran la total extinción. A partir de aquí un gran número de aviones, de los excedentes antes mencionados, son convenientemente transformados y equipados con insta-



Avión Canadair CL-215, diseñado y construido especialmente para la lucha contra los incendios forestales

laciones adecuadas para efectuar «bombardeos de agua». Y entre los más conocidos están los B-24 Liberator, B-17 Fortaleza Volante, y anfibios como el PBY Catalina. Se evalúan y constatan las grandes posibilidades que tienen los medios aéreos para cooperar en la extinción de incendios forestales, pero también se observa que estos aviones transformados tienen limitaciones en cuanto a las maniobras y operación que este cometido exige, por lo que surgen estudios para determinar las características básicas que debería tener el «avión ideal» para utilizarse en la extinción de incendios forestales. Y es así como en 1967 aparece el avión anfibia Canadair CL-215, especialmente concebido, diseñado y construido para tal fin, haciendo su primer vuelo el 23 de octubre de 1967.

El empleo de aviones en España para cooperar en la extinción de incendios forestales se inicia en el verano de 1969, cuando la entonces Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial del Ministerio de Agricultura contrata un avión anfibia Canadair CL-215 a través de la empresa SAASA (Servicios Agrícolas Aéreos S.A.). Tiene la matrícula canadiense CF-YWN y, básicamente, su área de actuación es Galicia.



Avión De Havilland "Twin Otter"

En el verano del año siguiente, el Ministerio de Agricultura prueba otro tipo de avión, el de Havilland Twin Otter. Este avión, a diferencia del anfibia Canadair, hace la carga de agua en tierra y tiene menor capacidad, por lo que para su operación se necesitan pistas, almacenamientos suficientes de agua e instalaciones adecuadas no muy alejadas de los posibles focos de incendios forestales. La actividad de este avión también se centró principalmente en la región gallega, y estuvo estacionado en la pista de La Lanzada (Pontevedra).

AVIONES CL-215 EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

Una vez analizados y evaluados los resultados obtenidos por ambos aviones y considerando la gran red fluvial, costas y embalses de agua existentes en España, se elige el avión CL-215. A mediados de 1970 el Ministerio de Agricultura adquiere dos aviones de este tipo, que serán operados por el Ejército del Aire, y establece con él un convenio para regular su utilización y mantenimiento.

Los aviones se adscriben al 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, que depende operativamente del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), dotado con helicópteros y estacionado en la base aérea de Getafe. La plantilla de personal del 803 Escuadrón -pilotos y especialistas de mantenimiento- está adecuada, en número y especialidad, a los medios aéreos -helicópteros- que hasta ahora dispone. Por ello, es preciso convocar vacantes para obtener el personal que atienda a los nuevos aviones y, en consecuencia, por O.M. n.º 2392/70 de 7 de octubre (BOA n.º 121) pasan destinados al 803 Escuadrón el siguiente personal:

Comandante (SV) Victoriano Sáez Esteban
Capitán (SV) Gonzalo Ramos Jácome

Posteriormente, por O.M. n.º 2738/70 de 9 de noviembre (BOA n.º 135) son destinados también:

Capitán (SV) Jesús Rodríguez González
Teniente (SV) Álvaro Hernández García-Moya

Teniente (SV) Santos Casaus Conejero
 Teniente (SV) Carlos Moreno Barbero

Este es el grupo de los seis pilotos con los que inician los vuelos en el Ejército del Aire los aviones Canadair CL-215 que, en su inventario, reciben la designación de UD.13.

En cuanto al personal especialista de mantenimiento, por O.M. n.º 2444/70 de 9 de octubre (BOA n.º 123) se destinan al escuadrón:

Brigada	Mariano Molina Serrano (mecánico de avión)
Sargento primero	Ángel Luis Armayor Fernández (mecánico de motor)
Sargento primero	Antonio Martínez Galdo (mecánico de motor)
Sargento primero	Víctor Martín Hita (mecánico de avión)
Sargento primero	Luis Hidalgo Fáñez (mecánico de avión)
Sargento	Amador Valdeón Piñan (electricista)
Sargento	José Luis Sánchez Rodríguez (hidraulista)
Sargento	Ramón Parra Macías (hidraulista)
Sargento	Adolfo Higuera Jiménez (instrumentista)
Sargento	Paulino Cabezas Fernández (instrumentista)

Asimismo, del personal especialista de mantenimiento que ya estaba destinado en el 803 Escuadrón se designa para prestar servicio en los nuevos aviones a los sargentos Rafael González Gómez y Facundo Zazo Holguera.

El 803 Escuadrón se aloja en un pequeño edificio -de los primitivos de la base aérea de Getafe- frente a cocheras, con poco espacio disponible para ubicar a su Jefatura y las dependencias propias para personal, administración, operaciones y estancia de pilotos, y todas ellas están dotadas con un mobiliario viejo y heterogéneo. El resto de instalaciones también eran muy deficientes.

El personal antes citado efectúa su presentación, en tiempo y forma, en el 803 Escuadrón y, como todavía no han llegado los aviones, los pilotos reciben una somera instrucción en los helicópteros AB-205 y AB-206, pero la suficiente como para poder volar en ellos como segundos pilotos y hacer servicios de alarma. En cuanto al personal especialista, se le asigna cometidos propios de sus respectivas especialidades.

En este escenario y con las actividades citadas va transcurriendo el tiempo hasta que, a fines de noviembre, se recibe un comunicado indicando que durante los días 1

al 20 de diciembre tendrá lugar en la factoría de Canadair Limited (Montreal, Canadá) un curso abreviado sobre el avión CL-215.

Son designados para realizarlo:

Comandante	Sáez Esteban.
Capitán	Rodríguez González.
Brigada	Molina Serrano.
Sargento primero	Armador Fernández.
“	“
“	“
“	“
Sargento	Valdeón Piñán.
“	Sánchez Rodríguez.
“	Higuera Jiménez
“	González Gómez.
“	Zazo Holguera.



Participantes del curso en la factoría de Canadair, en Montreal (Canada)

El curso que se lleva a cabo se compone de una fase teórica sobre los sistemas y procedimientos del avión y además, para los pilotos y mecánicos tripulantes, cinco horas de instrucción en vuelo como avión terrestre. Al hacer el primer vuelo impresiona el régimen de subida del avión, ya que, sin carga y con temperaturas exteriores bajísimas, los 2.100 caballos de potencia de cada motor hacen que para mantener



Base aérea de Getafe (Madrid), año 1936

los 120 nudos de velocidad indicada de ascenso en el asiento prácticamente se esté apoyado sobre la espalda. No es posible hacer la fase de instrucción en agua correspondiente como avión anfibia, ya que todas las superficies de agua estaban heladas, y el 22 de diciembre se regresa a España. Con la documentación e información aportada se va redactando un plan de instrucción inicial para ponerlo en ejecución en cuanto se reciban los aviones.

Según escrito del Mando de Material, de fecha 3 de diciembre, se designa a la Maestranza Aérea de Albacete como cabecera técnica del avión CL-215. Su jefe, el coronel ingeniero aeronáutico Fermín Tordesillas Calbetón, era una persona singular y profesionalmente excepcional. A su condición de ingeniero aeronáutico unía la de piloto en activo. De hecho, era el único ingeniero aeronáutico que tenía autorización expresa del ministro del Aire, y posteriormente del jefe de Estado Mayor, para volar como único piloto, aptitud que mantuvo hasta su pase a la situación de retiro por edad. En el «despegue técnico» de la Maestranza Aérea de Albacete en cuanto a asumir el mantenimiento de los aviones CL-215, fue también pieza fundamental el capitán ingeniero aeronáutico Aurelio L. Guillén Ariza, quien, en total sintonía con el pensar y hacer del coronel Tordesillas, siempre proporcionó apoyo y facilidades al 803 Escuadrón y al 404 Escuadrón ante cualquier petición o contingencia que pudiera surgir.

Comienza el año 1971, va avanzando el mes de enero e, inesperadamente, se notifica al escuadrón que los dos aviones están ya listos para su recepción y entrega en la factoría de Montreal (Canadá). Inquietud y nerviosismo; hay que ir a recogerlos, los conocimientos sobre el avión son muy someros y el viaje -en pleno invierno- no parece fácil. Los equipos de que disponen los aviones para la navegación son NDB (radiocompás), VOR/ILS, fonía en VHF y HF, antihielo solo en los carburadores de los motores y no disponen de piloto automático. Prácticamente, son como un avión T-6 «a lo grande». Para traer los aviones, se designa a los dos pilotos que

habían realizado el curso antes mencionado -comandante Sáez Esteban y capitán Rodríguez González-, al capitán Ramos Jácome y, como mecánicos de vuelo, al brigada Molina Serrano y al sargento primero Armayor Fernández. Asimismo, se agrega al comandante Pedro Fernández Grande, a la sazón jefe del 353 Escuadrón del Ala 35 como piloto con experiencia de navegante en largas distancias. No obstante, a pesar de contar con sus conocimientos y experiencia, los equipos disponibles a bordo presentan unas capacidades y limitaciones evidentes por lo que, a pesar de sus intenciones y deseos, fácilmente se deduce la ayuda que como navegante pudo aportar. No se contempló la posibilidad -como se hizo posteriormente en el traslado de aviones a o desde Canadá por pilotos del 43 Grupo- de disponer del apoyo de un avión de transporte o del SAR para proporcionar información meteorológica y prestar ayuda a la navegación en los largos tramos atlánticos.

El 30 de enero, sábado, las tripulaciones citadas parten del aeropuerto de Barajas en el avión DC-8 de la compañía Iberia matrícula EC-BMY y, tras 7 horas 50 minutos de vuelo, se llega al aeropuerto de Montreal. Por parte de la empresa Canadair las recibe el señor James Fitzpatrick, -que posteriormente y durante varios años fue asistencia técnica en la unidad- y traslada a las tripulaciones al alojamiento, un motel próximo a las instalaciones de la factoría.

La primera impresión que ofrece Canadá es un frío terrible, temperaturas exteriores de 30° centígrados bajo cero, cielo despejado y todo cubierto con nieve de un gran espesor.

El lunes 1 de febrero transcurre en la factoría. Dos de los pilotos «haciendo cabina» ya que es la primera vez que se encuentran con estos aviones, y en general realizando los trámites administrativos que requería su aceptación, comprobación del equipamiento disponible y gestionando el aprovisionamiento necesario para el viaje. Los aviones tienen matrícula civil, ya que el 803 Escuadrón del SAR depende de la Subsecretaría de Aviación Civil. Sus matrículas son EC-BXM y EC-BXN, respectivamente.



Capitán Gonzalo Ramos Jácome en el aparcamiento de la factoría de Canadair, Montreal

Al examinar la documentación de los aviones se observa que los motores tienen sobre las 40.000 horas de vuelo si bien con varios *overhaul* hechos, es decir, motores ya utilizados seguramente por aviones bombarderos en la II Guerra Mundial. Ante esta sorpresa, responsables de la empresa comentan que ya no se fabrican motores de pistón que proporcionen la potencia requerida por lo que no hubo más remedio que recurrir a motores antiguos debidamente revisados.

El día siguiente, martes, se hacen dos vuelos de prueba al avión BXN y el miércoles un vuelo al BXM, con la finalidad principal de comprobar el funcionamiento y trasvase del depósito auxiliar de combustible instalado en el interior del avión para conseguir extender la autonomía de 7 horas 30 minutos hasta un total de 11 horas de vuelo. Asimismo, se tienen reuniones con los pilotos de la factoría Canadair para comentar detalles de la travesía, ya que ellos tienen experiencia en estos vuelos, decidir los regímenes de motor adecuados y los niveles de vuelo óptimos, así como conocer las previsiones meteorológicas para los días siguientes. El comandante jefe de la comisión designa las tripulaciones para cada avión. La del BXM será el comandante Sáez Esteban, comandante Fernández Grande y brigada Molina Serrano, y en el BXN irán el capitán Rodríguez González, capitán Ramos Jácome y sargento primero Armayor Fernández. Todo queda listo para emprender la travesía, la meteorología es aceptable y se van gastando los dólares, por lo que cuanto antes mejor.

El jueves día 4, a media mañana y con todas las bendiciones y deseos de buen viaje formulados por los directivos de la factoría se emprende la marcha. La primera etapa comprende desde el aeropuerto de Carterville -en el que radica la factoría- hasta el de Torbay, el más meridional en la isla de Terranova. Son unas 750 millas, se invierten 5 horas 40 minutos de vuelo y se comprueba el comportamiento y consumo de los aviones.

El sábado día 6 se llega al aeropuerto sobre las 03:00 horas. En la oficina meteorológica informan que el tiempo en Azores sería relativamente bueno, poco viento en cola durante la travesía, pero habría que cruzar dos frentes. Con los datos facilitados y el viento estimado para toda la ruta se calcula la corrección que habría que poner al rumbo. Se estiman 8 horas 30 minutos de vuelo y se conviene en que este rumbo, único para toda la ruta, sería «sagrado»; no se variaría bajo ningún concepto.

A las 04:00 horas y en condiciones de nevada local despega el primer avión, el BXN, el de los capitanes, para nivel de vuelo 110. Con separación de 5 minutos despega el avión BXM, el de los comandantes, y se le informa de nuestras condiciones de vuelo para que nos alcancen, pues, aunque teníamos asignados niveles de vuelo distintos, habíamos acordado hacer el viaje juntos, por la «ayuda moral» que proporcionaba el ir los dos aviones a la vista, y considerando que a esos niveles y velocidad estaríamos solos en el Atlántico y no habría peligro de colisiones.



Los dos aviones CL-215 en su vuelo sobre el océano Atlántico

Transcurre el tiempo, se atraviesan los frentes anunciados y va progresando el vuelo, todo «a mano», alternándonos uno y otro, porque no se dispone de piloto automático y, sobre todo, manteniendo el «rumbo sagrado». Afortunadamente, las nubes no dejan ver la inmensidad de las aguas oscuras del océano. Según el tiempo transcurrido y la estimada inicial, el radiocompás ya debería obtener marcasiones de las islas Azores, pero ninguno de los dos aviones consigue algo, y finalmente, tras 09 horas y 50 minutos de vuelo, a nivel de vuelo 90, sin piloto automático y a base de rumbo, tiempo, radiocompás y oraciones se alcanza la isla Terceira, del archipiélago de las Azores, tomando tierra en la base aérea de Lajes. Se invirtió en el vuelo 1 hora y 20 minutos más del tiempo inicialmente estimado. El lunes día 8, y también de madrugada, se despega para la tercera etapa, prevista la entrada en el continente europeo por Lisboa y de allí a la base aérea de Getafe. La distancia a recorrer es menor, la previsión meteorológica para la ruta es buena y la preocupación escasa, pues sabíamos que al final encontraríamos tierra, en Francia, España, Portugal o Marruecos, eso ya daba igual. Se sobrevuela Lisboa y tras 7 horas 50 minutos de vuelo se toma tierra en la base aérea de Getafe sin novedad. Días después, el ministro del Aire transmite a las tripulaciones las felicitaciones por el éxito del vuelo recibidas de la empresa Canadair y del ministro de Agricultura. Por parte de «los de casa», se considera que se trató de un vuelo rutinario más.

Una vez los aviones en España ya toma entidad oficiosa la «escuadrilla de aviones» del 803 Escuadrón, con los seis pilotos y diez mecánicos especialistas que antes se relacionaron. A partir del día 15 de febrero, comienzan los vuelos de instrucción para los seis pilotos, con la regularidad y frecuencia que permite la disponibilidad operativa que proporcionan dos aviones con escaso material de repuesto.

El 3 de marzo los dos aviones se trasladan al aeropuerto de Barajas para, el día siguiente, hacer su recepción oficial y ser presentados al entonces príncipe de España, posteriormente S. M. el rey Juan Carlos I, y ser apadrinados por Felipe de Borbón y Grecia, hoy S. M. el rey Felipe VI.

Los pilotos van completando el plan de instrucción del CL-215 para su utilización como avión terrestre, pero se desconoce todo lo referente a su manejo como avión anfíbio y las técnicas propias para la extinción de incendios forestales. En este sentido, el día 2 de abril se desplazan a la base aérea de Son San Juan los dos aviones con los seis pilotos, los mecánicos de vuelo y el piloto canadiense Yves Mahaut con la finalidad de proporcionar una instrucción inicial en aguas de la bahía de Pollensa.



Ministro de Agricultura, D. Tomás Allende García-Baxter; D. Felipe de Borbón y Grecia, S.A.R. D. Juan Carlos de Borbón, Ministro del Aire, D. Julio Salvador Díaz-Benjumea



Amerizaje de un avión CL-215 en la bahía de Pollensa

Con carácter anual, durante los meses de julio, agosto y septiembre, los dos aviones serán destacados al aeropuerto de Lavacolla (Santiago de Compostela) para participar en la lucha contra los incendios forestales que surjan en aquella región. El día 30 de junio se desplazan al mencionado aeropuerto los dos aviones y todo el personal de la escuadrilla. Una vez allí, se llevan a cabo vuelos de instrucción diarios a cargo de Mahaut, para capacitar como primeros pilotos en el manejo del avión en el agua, así como en el conocimiento y práctica de las técnicas específicas para la extinción de incendios al comandante Sáez Esteban, a los capitanes Ramos Jácome y Rodríguez González y al teniente García-Moya. Las actividades se llevan a cabo en diversos embalses, rías y costas de la región. En uno de estos vuelos, el día 9 de julio, con el avión BXM tripulado por el comandante Sáez, capitán Ramos, teniente García-Moya y Mahaut, se recibe en vuelo el aviso para colaborar en la extinción de un incendio surgido en la provincia de La Coruña. Es una zona de pinar, en terreno quebrado, y se hacen las cargas de agua en la ría de Noya. Esta es la primera misión real de extinción de incendios forestales que se lleva a cabo en el ámbito del Ejército del Aire.

Ha transcurrido año y medio desde que la jefatura, los helicópteros y el personal del 803 Escuadrón se trasladaron a nuevas instalaciones ubicadas en el aeródromo militar de Cuatro Vientos, pero los aviones CL-215 y el personal que los opera permanece en la base aérea de Getafe. Su cometido específico no encaja con el tipo de material y misiones propias de dicho escuadrón, y las relaciones directas con su jefatura no son fáciles debido a la separación física que existe. Estas circunstancias favorecen el sentimiento y la sensación de que los aviones y el personal adscrito a ellos nada tienen en común con el material y cometidos asignados al 803 Escuadrón.

En consecuencia con esta realidad, según escrito n.º 17 del Estado Mayor del Aire, de fecha 10 de enero de 1973, se crea el 404 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, dotado inicialmente con los dos aviones CL-215, dependiendo operativamente del Estado Mayor del Aire y logística, gubernativa y jurisdiccionalmente de la Primera Región Aérea. Como estacionamiento permanente se le señala la base aérea de Getafe. Los aviones dejarán de tener matrícula civil -pierden las de EC-BXM y EC-BXN- y, al igual que en los restantes aviones del Ejército del Aire, figurará en ellos la cruz de San Andrés sobre fondo blanco en el timón de dirección, y en ambos costados del fuselaje la escarapela nacional flanqueada por el número 404, designación del escuadrón, y el 01 y 02, respectivamente. La unidad toma como emblema al conejo Fidel del ICONA sentado sobre un avión Canadair rodeado por el lema «Cuando un monte se quema.... 404 Escuadrón vuela».

Días después, el 18 de enero, es destinado como jefe del escuadrón el teniente coronel (SV) Antonio Fernández Gorordo, tomando posesión del mando de la unidad el día 24 del citado mes. Y poco después, con fecha 30 de enero, por B.O.A. n.º 14 pasa destinado al 404 Escuadrón todo el per-



El Canadair EC-BXN con su nueva matrícula 404-02

sonal del 803 Escuadrón que prestaba servicio en su escuadrilla de aviones. Por tanto, el núcleo inicial de personal con que comienza su andadura en el Ejército del Aire la unidad ya con entidad propia, 404 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, que encuadra los aviones UD.13 (CL-215) es:

Arma de Aviación (SV)

Teniente coronel	Antonio Fernández Gorordo.
Comandante	Victoriano Sáez Esteban.
Capitán	Gonzalo Ramos Jácome.
“	Jesús Rodríguez González.
“	Álvaro Hernández García-Moya.
“	Santos Casaus Conejero.
“	Carlos Moreno Barbero.
“	Manuel Martínez Pérez-Mendaña.
Teniente	Carlos Coloma Garrido.

Mecánicos de mantenimiento de avión:

Brigada	Mariano Molina Serrano.
Sargento primero	Ángel Luis Armayor Fernández.
“	Antonio Martínez Galdo.
“	Víctor Martín Hita.
“	Luis Hidalgo Fáñez.
“	Amador Valdeón Piñán.
Sargento	José Luis Sánchez Rodríguez.
“	Rafael González Gómez.
“	Adolfo Higuera Jiménez.
“	Paulino Cabezas Fernández.

Mecánico de electrónica.

Sargento	Facundo Zazo Holguera.
----------	------------------------

En la lucha contra los incendios forestales son fundamentales las actividades de vigilancia, para la pronta detección y extinción del incendio en sus comienzos, antes de que adquieran caracteres peligrosos o estén fuera de control. Con esta idea, el día 25 de mayo de 1973 se asignan al escuadrón cuatro avionetas L.9 (Do-27), de procedencia alemana, para cometidos de vigilancia y detección en los días y horas de mayor riesgo. A tres de ellas, la Maestranza Aérea de Albacete equipa con un depósito de agua de 400 litros de capacidad.

Han transcurrido tres años desde que los aviones CL-215 iniciaron su colaboración en la extinción de incendios forestales y, prácticamente, desde todas las provincias se ha solicitado el apoyo aéreo. Ante las continuas demandas, por parte de los ministerios de Agricultura y del Aire se estudia la conveniencia y viabilidad de ampliar la flota de estos aviones, pero introduciéndoles ciertas modificaciones estructurales e instalación de equipamiento específico para su utilización en misiones propias de búsqueda y salvamento. Básicamente, las modificaciones consisten en la instalación



Avioneta L.9 (Dornier-27) del 404 Escuadrón

de un radar de exploración y meteorológico AVQ-21, radioaltímetro, equipos antihielo neumáticos en el empenaje de cola, dos ventanas tipo ojo de buey, semiesféricas para observación y sus correspondientes asientos para los buscadores, situadas en la parte posterior del fuselaje, consola para un puesto de navegante en la parte delantera del fuselaje y WC químico. Con estos requerimientos, se aprueba la adquisición de ocho nuevos aviones CL-215, para ser recibidos a lo largo del año 1974.

Un gran número de las averías que surgen en los motores de los aviones se derivan de su sistema de encendido, de alta tensión, por lo que estos nuevos aviones vendrán propulsados por el motor P&W R-2800, CA-3, algo más moderno que el que llevan actualmente los aviones, y con encendido de baja tensión. Asimismo, a los dos aviones existentes se les cambiarán los motores por los del tipo antes citados.

Este aumento en la dotación de aviones lleva consigo establecer una nueva base aérea como estacionamiento permanente de la unidad. El general jefe de Estado Mayor del Aire, en escrito número 3-0-31/2.2-5.573-C, de fecha 2 de noviembre de 1973, resuelve el traslado del escuadrón a la base aérea de Torrejón.

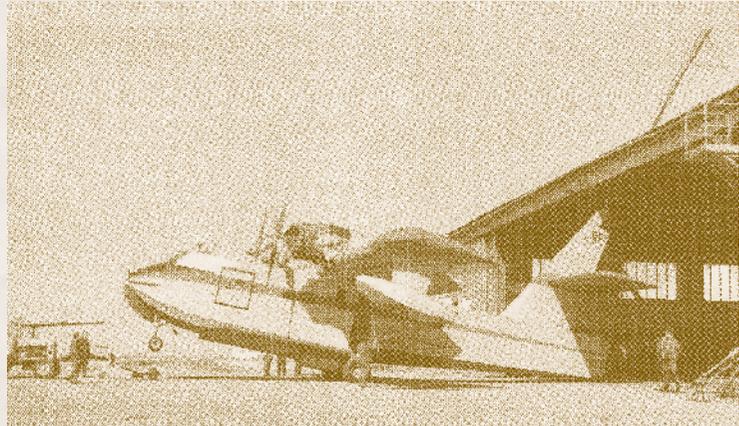
Asimismo, informa que la plantilla del escuadrón estará compuesta, además de por el teniente coronel jefe, por 36 oficiales, 37 suboficiales y 50 personal de tropa.

El escuadrón se ubica en el hangar que anteriormente pertenecía a la 981 Escuadrilla, el más próximo a la cabecera de la pista 05 y que, si bien no fue diseñado para albergar aviones de las dimensiones del CL-215, en su interior cabe un avión de este tipo, si bien para que entre la cola hay que bajarla considerablemente subiendo el morro, y con esta configuración remolcar el avión hasta dentro del hangar.

Los nuevos aviones empiezan a estar listos para su gradual entrega. El primer avión, el 04, toma tierra en la base aérea de Torrejón el 20 de mayo de 1974 y la entrega de los nuevos aviones se está haciendo según la secuencia prevista, por lo que el 18 de octubre del mismo año llega a Torrejón el



Avión CL-215 versión SAR, (aviones del 03 al 10, ambos inclusive)



El CL-215 dispuesto para su entrada en el hangar

último de los ocho adquiridos, el 03. Con esta incorporación, la dotación prevista para la unidad, diez aviones, ya está completa.

Pronto se observa que en los vuelos de extinción de incendios forestales el nuevo equipamiento para misiones SAR del que se les ha dotado supone un aumento de peso y es innecesario, lo que va en detrimento de las condiciones de vuelo que requieren estas misiones. En consecuencia, los puestos del navegante, de los buscadores y el WC químico se desmontan, almacenan y nunca más se utilizaron. Por otra parte, debido a los continuos amerizajes entra agua en el domo que aloja la antena del radar, situado en el morro del avión, por lo que para solucionar este problema hay que proceder a diseñar e instalarles nuevas juntas.

El 802 Escuadrón del SAR, desplegado en la base aérea de Gando, pasa por un mal momento en cuanto a la operatividad de sus aviones Grumman SA-16 Albatross. Se ordena que un avión CL-215 pase agregado a dicho escuadrón hasta que supere la situación que atraviesa. El 24 de marzo 1975 se desplaza a dicha base el avión 404-03, con dos tripulaciones, hasta el 23 de abril siguiente en que finaliza el destacamento, regresando el avión y tripulantes a la base aérea de Torrejón.

Desde que entraron en servicio los aviones CL-215, el trabajo y entrega de sus tripulaciones en beneficio de la lucha contra los incendios forestales han sido permanentes. Las autoridades del Ministerio de Agricultura son conscientes de esta realidad, por lo que en el mes de junio de 1976, y en un acto celebrado en dicho ministerio, el ministro del ramo, Virgilio Oñate Gil, al que acompaña el ministro del Aire, teniente general Carlos Franco Iribarnegaray, impone las primeras condecoraciones de la Orden del Mérito Agrícola concedidas a personal del escuadrón.



Izq-drch: Cap. García-Moya, Cmte. Rodríguez González, Cap. Casaus Conejero, Egd. Hidalgo Fañez, Sr. Rico Rjco. Egd. Cardoso García, Cap. Pérez-Mendaña, Sr. Martínez Garrido, Cmte. Ramos Jácome, Sr. Vález Muñoz, Egd. Molina Serrano.

Imposición de las primeras Recompensas del Mérito Agrícola a miembros del 404 Escuadrón

SURGE EL PRIMER ACCIDENTE AÉREO

Han transcurrido poco más de seis años desde que los aviones CL-215 comenzaron su actividad operativa real en vuelos de extinción de incendios forestales. Se ha puesto de manifiesto el entrenamiento y pericia de sus tripulaciones, pero, indudablemente, la peligrosidad y el riesgo van inherentes en cada vuelo. El mes de septiembre de 1976 es triste y trágico para el 404 Escuadrón, ya que el día 8, cuando colaboraba en la extinción de un incendio forestal surgido en el monte Xiabre, en las inmediaciones de Villagarcía de Arosa (Pontevedra), sobre las 17:10 horas, el avión 404-07 sufre un accidente precipitándose contra el suelo, y su tripulación pierde la vida.

Estaba constituida por el alférez de complemento (EA) José Luis Herráiz Soria, el

brigada de complemento (EA) José Cachofeiro Ramón y el Sargento primero (MMA) José Luis Pérez Belmonte.

Este es el primer accidente mortal que sufre el escuadrón. Un sentimiento de pena y tristeza flota sobre la unidad, pero el valor y entrega de todo su personal para cumplir el cometido asignado no decaen.

Durante todo el año 1976 se lleva a cabo una continua labor de traducción y recopilación ordenada de información y experiencias operativas, culminando todo ello con la edición en español de varios manuales aeronáuticos. Estos fueron: *Canadair CL-215 (UD.13)*, *Manual de Vuelo PSP-291*, *Avión UD.13 (Canadair CL-215)*, *Descripción General y Sistemas*, *Empleo de la aviación en la lucha contra los incendios forestales*, y *Normas para la utilización del avión UD.13 (CL-215)*. De esta manera, ya se dispone(s) de suficiente material para llevar a cabo, de una manera ordenada y completa, la enseñanza y entrenamiento del nuevo personal que va incorporándose al escuadrón.

Apenas han transcurrido seis meses desde que ocurrió el accidente antes mencionado cuando el 7 de marzo de 1977, mientras colaboraba en la extinción de un incendio que prácticamente destruyó toda la riqueza forestal del monte Jaizquibel, en la provincia de Guipúzcoa, el avión 404-09 sufre un accidente al efectuar la carga de agua en la desembocadura del río Bidasoa.

Su plano izquierdo colisiona con el espigón del muelle de pescadores del puerto de Fuenterrabía, frente a Hendaya, aunque la tripulación resulta ilesa. En la puesta a flote del avión colaboró, con personal y medios, el Regimiento de Ingenieros Pontoneros de Zaragoza para, posteriormente, llevar a cabo su recuperación personal de la Maestranza Aérea de Albacete.

La tripulación de este vuelo la constituían: capitán (EA) Alberto Gómez Ramírez, el brigada de complemento (EA) Alfonso Fernández Oria y Sargento (MMA) Eugenio Bravo Valdaliso.



Restos del avión UD.13-09 en la desembocadura del río Bidasoa

Muy poco tiempo después, el mes de abril también conlleva malas consecuencias para la unidad. En la provincia de Valencia se desata una ola de incendios forestales que llega a afectar a 15 términos municipales. El día 11 de dicho mes y con ocasión de participar en la extinción de un desastroso incendio forestal que arrasa la sierra de Espadán, sobre las 17:00 horas el avión 404-08 sufre un accidente al realizar una carga de agua en la zona de la dársena exterior del puerto de Valencia. Al impactar en el agua se parte el fuselaje a la altura de la parte posterior de la cabina de pilotaje, y se hunde rápidamente hasta unos 10 metros de profundidad. Por suerte, la tripulación logra salir indemne si bien vive momentos de angustia y zozobra hasta finalmente poder salir a flote desde los restos hundidos del avión. Estaba formada por:

Teniente (EA)	Victorino González García.
“	José Luis Carreño Fernández.
Sargento (MMA)	Francisco J. Rodríguez García.



Restos del avión UD.13-08 en el puerto de Valencia

S.M. LA REINA Y S.A.R. EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS VISITAN LA UNIDAD

Con el transcurrir del tiempo el escuadrón va acumulando experiencia y horas de vuelo. El año siguiente tiene lugar un acontecimiento memorable en la historia de la unidad, ya que el día tres de junio de 1978, S. M. la reina y S.A.R. el príncipe de Asturias la honran con su asistencia y presiden los actos conmemorativos con ocasión de haber alcanzado las 10.000 horas de vuelo. Se cuenta con la presencia del



Teniente coronel D. Luis Suárez Díaz, S.A.R. D. Felipe de Borbón y Grecia, S.M. la reina D^a Sofía, ministro de Agricultura D. Jaime Lamo de Espinosa

ministro de Agricultura Jaime Lamo de Espinosa, del teniente general jefe de Estado Mayor del Aire, Ignacio Alfaro Arregui, y de otras autoridades del Ejército del Aire.

Meses después, el día 10 de noviembre del mismo año, en el Ministerio de Agricultura, el vicepresidente del Gobierno entrega al escuadrón la primera Placa de Oro al Mérito Agrícola, que le fue concedida por Real Decreto 1502/78 del 25 de junio pasado.

SE AMPLÍA LA DOTACIÓN DE AVIONES

El comienzo del año 1979 está marcado por un hito importante. Con objeto de reponer los tres aviones perdidos en los accidentes citados, así como con el fin de ampliar la dotación de la unidad hasta un total de 14 aviones, se adquieren siete aviones CL-215, equipados en configuración normal contra incendios forestales y con su entrega prevista a lo largo del mismo año. Estos nuevos aviones vienen con el sistema de carga de agua modificado; se han sustituido las dos sondas giratorias por respectivos cangilones, adosados en la parte inferior del fuselaje y sobresaliendo muy poco hacia el exterior. Con ello se reduce la distancia y, en consecuencia, el tiempo necesarios para efectuar la carga de agua y, asimismo, se elimina la brusca tendencia del avión a hundir el morro en el agua en el momento de iniciar la carga, origen de graves problemas si no se dominan las actitudes del avión en ese momento. La Maestranza Aérea de Albacete incorporará también este nuevo sistema a los siete aviones ya existentes en el escuadrón.

Comienzan a llegar, procedentes de la factoría de Montreal, estos aviones. El 30 de marzo lo hace el 404-13, primero de los siete en incorporarse, y el día 11 de agosto lo hace el 404-16, último de los aviones adquiridos, por lo que la unidad dispone ya de su dotación prevista completa: 14 aviones.

Con motivo de la nueva reorganización de unidades del Ejército del Aire, así como por la entidad que ya ha adquirido la unidad, por Orden Comunicada 04/80-DOR de 8 de mayo 1980 el 404 Escuadrón pasa a denominarse 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, con los escuadrones 431 y 432, y dependiente de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire. Por Orden Ministerial 523/01745/80 del día 19 del mismo mes todo el personal del 404 Escuadrón pasa destinado a la nueva unidad.

Tristemente no permanece mucho tiempo el grupo con su dotación completa, establecida en 14 aviones. El 12 octubre de 1980 es una fecha trágica para la unidad ya que sobre las 11:00 horas el avión 431-13, que estaba colaborando en la extinción de un incendio forestal surgido en el término municipal de Benimantell (Alicante), sufre un accidente iniciada la senda de despegue tras efectuar una carga de agua en el embalse de Beniarrés, estrellándose próximo al camino que une las localidades de Planas y Beniarrés. Como consecuen-

cia del accidente fallecen en el acto el piloto, comandante (EA) Óscar Sáenz de Santamaría Alegría y el mecánico, sargento primero (MMA) Luis Vélez Tarano, resultando el copiloto, capitán (EA) Pedro A. Gómez Galindo, gravemente herido. El día 26 de febrero siguiente, la Unión de Municipios de la Muntanya (Alicante) rinde homenaje a la tripulación fallecida en este accidente aéreo con la inauguración de un monumento erigido en el lugar en que ocurrió el accidente

Nunca estuvieron en duda el dominio del vuelo y la pericia que siempre pusieron de manifiesto las tripulaciones del grupo, sin embargo, nuevamente un accidente ensombrece su quehacer. En la mañana del 2 de marzo de 1981, sobre las 11:15 horas, cuando se encontraba realizando un vuelo de instrucción practicando tomas de agua instrumentales en el embalse de Buendía, en la zona conocida como «el paraje de la Alameda», el avión 43-02 sufre un accidente, hundiéndose rápidamente y pereciendo los cuatro componentes de su tripulación, los tenientes (EA) Fernando Esteban Baturone, y Aurelio Gil Laso, alférez de complemento (EA) Eduardo Moreno Jiménez y el sargento primero mecánico Santiago García García. A pesar del gran esfuerzo realizado, la recuperación de sus restos es muy difícil y laboriosa, no lográndose completar hasta cuatro días después del accidente. En estos trabajos participaron buceadores del Grupo Especial de la 1.ª Comandancia Móvil de la Guardia Civil de Madrid, del Centro de Buceo de la Armada de Cartagena, de Protección Civil y un pequeño trasbordador de la Confederación Hidrográfica del Tajo. En atención a la cooperación y ayuda prestada en los trabajos que llevaron a cabo, a este personal se le conceden recompensas de la Orden del Mérito Aeronáutico.

Con la finalidad de reponer las bajas de los dos aviones acaecidas en los accidentes aéreos antes comentados, en el mes de agosto de 1984 se adquieren dos nuevos aviones CL-215, los números 18 y 19 respectivamente. De esta manera, la unidad volverá a disponer de catorce aviones. Una vez recepcionados en la factoría de Montreal por tripulaciones del grupo se emprende el vuelo hacia España, vía aeropuerto de St. John's (Terranova) y base aérea de Lajes (Azores), llegando los aviones a la base aérea de Torrejón el 17 de agosto.

El correr del tiempo en ocasiones lleva consigo el abandonar las tradiciones. Transcurridos 16 años, en 1987 el grupo cambia su emblema. Se suprime el inicial, en el que figuraba el conejo Fidel del ICONA.



Vuelo en formación del Canadair 404-02



Primitivo emblema del 404 Escuadrón



Emblema del 43 Grupo

Sentado sobre la silueta de un avión y la leyenda «Cuando un monte se quema...» La frase completa que figuraba en la propaganda del ICONA era «Cuando un monte se quema, algo suyo se quema», y que muy pronto la sabiduría popular convirtió en «cuando un monte se quema, algo suyo se quema... señor conde». El nuevo emblema que adopta la unidad es el de un avión Canadair con silueta de foca saltando sobre el oleaje del mar y rodeado por el lema «¡Apaga... y vámonos!». Asimismo, el indicativo de llamada radio pasa a ser «foca» y se hace habitual en la unidad el grito de ¡donde pongo el ojo... mojo!

Desgraciadamente, pronto disminuye el número de aviones del grupo ya que, el 13 febrero de 1987 sobre las 11:20 horas, cuando realizaba un vuelo de instrucción el avión 432-18 sufre un accidente en el embalse de San Juan. El avión se hunde rápidamente, y queda sobre el lugar una gran mancha de aceite y combustible. La tripulación, compuesta por los capitanes (EA) Pedro Álvarez de Sotomayor Seoane y Jesús J. Díaz García, teniente (EA) Francisco Javier Mezo Menéndez y sargento (MMA) Fernando Aguirre Iglesias, es rescatada y atendida por personal del Real Club Náutico de Madrid y seguidamente trasladada en dos helicópteros del 803 Escuadrón a la base aérea de Torrejón siendo desde allí evacuada, aparentemente sin daños, al Hospital del Aire donde queda en observación.

La recuperación de los restos del avión, sumergido a unos 30 metros de profundidad, es difícil y laboriosa, y en ella colaboran equipos del Centro de Buceo de la Armada de Cartagena, y buceadores de la Guardia Civil, logrando finalmente ser sacados a la superficie y remolcados hasta la orilla del embarcadero del citado real club náutico.

El problema de los incendios forestales trasciende al nivel político nacional por lo que el 7 de abril de 1987 comparece en el Senado la Comisión Especial de Investigación sobre Incendios Forestales, que preside Alfredo Arija Hernández. Intervienen en las ponencias el coronel jefe del 43 Grupo y el coronel jefe de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra, que informan de los cometidos y trabajos llevados a cabo por sus respectivas unidades en lo referente a la prevención y extinción de los incendios forestales. Asimismo, el coronel jefe del 43 Grupo expone la situación operativa en que puede verse la unidad debido a la antigüedad de los motores de los aviones, con miles de horas de vuelo y dificultad para

conseguir repuestos. Ante la imposibilidad de encontrar ya motores nuevos en el mercado sugiere comenzar los estudios pertinentes para proceder a su oportuna sustitución por otros de potencia análoga.

Con el fin de reemplazar el avión perdido en el accidente acaecido en el embalse de San Juan se adquiere uno nuevo, incorporándose a la base aérea de Torrejón el día 24 de agosto de 1987. Es el 43-20 y el traslado a España lo hace una tripulación canadiense. Con esta incorporación el grupo vuelve a recuperar su dotación establecida de 14 aviones.



Subiendo la rampa hacia el aparcamiento del aeródromo militar de Pollensa

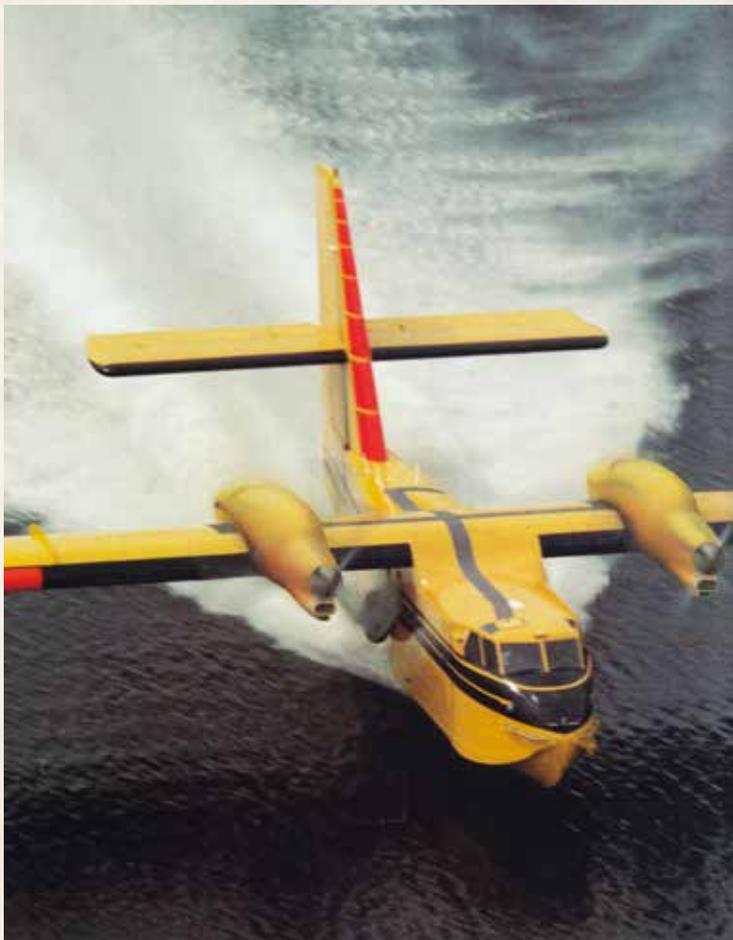
Ha transcurrido prácticamente un año desde que el grupo recuperó su dotación de 14 aviones cuando la tragedia le azota nuevamente. El viernes 9 de septiembre de 1988 es otro día triste, ya que, sobre las 15:00 horas, dos aviones se disponen a despegar del aeropuerto de Lavacolla (Santiago de Compostela) para extinción de incendio, y apenas un momento después de haberlo hecho el primero de ellos, el siguiente avión, el 432-04, estando ya en el aire sufre la parada del motor derecho. Al maniobrar para intentar realizar un aterrizaje de emergencia hace una brusca guiñada a la derecha precipitándose al suelo, a unos 500 metros de la cabecera de la pista 17, incendiándose y falleciendo sus cuatro tripulantes. Son los capitanes (EA) Pedro Álvarez de Sotomayor Seoane y Jesús Cembranos Díaz, teniente (EA) Carlos Remírez de Esparza Figuerola-Ferretti y sargento primero (MMA) Juan Carlos Muyo Romero. En las primeras horas del día siguiente los restos de los tripulantes son trasladados a la base aérea de Torrejón.

Pero afortunadamente en la trayectoria del grupo también hay días alegres y luminosos, en los que se reconocen hechos notables. El viernes 28 de octubre de 1988 a las 11:30 horas tiene lugar en el aparcamiento de aviones, y presidido por S.A.R. el príncipe de Asturias, el solemne acto de conmemoración de las 50.000 horas de vuelo conseguidas por la unidad y cumplidas durante el verano del año anterior. La embajadora de Canadá en España, Mme. Julie Loranger, como portavoz de su Gobierno y de la empresa Canadair, hace una glosa del hecho y entrega medallas de bronce conmemorativas al personal piloto y especialistas de mantenimiento del grupo, y de plata a las autoridades que asisten al acto. Pocos días después, el jueves tres de noviembre, S.A.R. el príncipe de Asturias recibe en audiencia, en el palacio de la Zarzuela a una comisión del 43 Grupo. La constituyen 40 oficiales y suboficiales, la preside el coronel James Grijalbo, jefe del grupo, y se entrega al príncipe de Asturias un emblema, en oro, de piloto del Ejército del Aire.

LOS MOTORES DE PISTÓN SE CAMBIAN POR TURBOHÉLICES

Los estudios que se habían iniciado para tratar la posible sustitución de los motores que, hasta ahora, propulsan a

los aviones dan su fruto. El día 3 de agosto de 1989 el director general del ICONA, Santiago Marraco Solana, firma el contrato con el Grupo Bombardier Inc. -en el que está integrada la empresa Canadair- para la adaptación de los aviones CL-215 actualmente dotados con motores de pistón a turbohélices.



El nuevo avión CL-215T, propulsado con motores turbohélices

Estarán propulsados por la turbina Pratt&Whitney 123AF, de 2.380 HP de potencia, un 20 % más de la que proporcionan los actuales motores, y hélices cuatripalas Hamilton Standard 14SF-19, de paso variable y con reversa, lo que supone una gran ventaja para la maniobrabilidad del avión en superficies de agua. Se prevé que la flota del 43 Grupo a finales del año 1992 esté compuesta por 15 aviones, ya todos ellos propulsados por motores turbohélices. El contrato firmado, por valor de 21.430 millones de pesetas, comprende la adquisición de 15 kits para cambiar los motores a otros tantos aviones, 5 de ellos de los ya existentes en el grupo y la compra de 10 aviones nuevos, también para remotorizar. Este cambio de motores obliga a reforzar la estructura alar, instalar alerones accionados por servos y añadir diversos elementos aerodinámicos en los planos, empenaje de cola y timones del avión. Introducidas estas modificaciones surge el nuevo avión CL-215T, que muestra excelentes condiciones de vuelo y ofrece más potencia y mejores capacidad ascensional y agilidad. Al frente de las gestiones, así como de la supervisión de todos los trabajos que conllevó este cambio de motores estuvo el teniente coronel (I.A.) del Mando del Apoyo Logístico Antonio de Mingo Casado.

Finalizada la campaña de verano de este año se recibe un requerimiento del ICONA solicitando que un piloto del grupo volara en las pruebas del primer avión turbohélice, ya disponible en la factoría de Canadá, y enviara un informe sobre sus características y prestaciones para conocer realmente el comportamiento de los aviones una vez hecha esta importante modificación. Se desplazan a New Bern (Carolina del Norte) el teniente coronel de Mingo y comandante Guerrero,

y llevan a cabo los vuelos con el piloto jefe de pruebas de la empresa Canadair. Se observa que el comportamiento del avión es distinto al de los actuales, ofrece mayor potencia, pero con un motor abanderado el timón de dirección no tiene mando suficiente para mantener el avión en rumbo. Y llama la atención que el piloto canadiense no es gran experto en cuanto al manejo del avión y, mucho menos, en la operación sobre superficies de agua.

En el mes de octubre de 1989 se incorporan a la base aérea de Torrejón los tres primeros aviones de los diez recientemente adquiridos. Son los UD.13 números 21, 22 y 23, todavía con motores de pistón, y los traen tripulaciones canadienses. Y pocos días después de la llegada de estos, se reciben tres aviones más, los números 24, 25 y 26, también con motores de pistón, aunque esta vez el viaje se hace con tripulaciones del grupo.

El 1 de junio de 1990 se trasladan a Montreal los dos primeros aviones UD.13, números 16 y 19, para el cambio de motores de pistón a turbohélices. El viaje se hace con escalas en la base aérea de Lajes (Azores) y aeropuerto de St. John's (Terranova). Como apoyo para la navegación en la ruta y salvamento se dispone de un avión T.10 (C-130) del Ala 31.

Como se citó anteriormente, solamente cinco aviones de los que dispone el grupo admiten el cambio de sus motores de pistón por turbohélices, lo que conlleva el tener que deshacerse de los restantes aviones. El día 11 de junio emprenden viaje a Roma, con tripulaciones del grupo, los aviones UD.13 números 06 y 10, vendidos a la Società Italiana Servizi Aerei Mediterranei (SISAM), y que serán operados con las matrículas civiles I-SISB e I-SBSC. Estos aviones volverían nuevamente a España, en el año 1999, para integrarse en la flota de la Compañía de Extinción General de Incendios S.A. (CEGISA), establecida en el aeropuerto de Salamanca, recibiendo las matrículas EC-HET y EC-HEU, respectivamente.

SE RECIBE EL PRIMER AVIÓN CON MOTOR TURBOHÉLICE

Los cuatro aviones que faltan por recibir, de los diez últimamente adquiridos, ya se entregarán con motores turbohélice. Con el fin de obtener la homologación y certificación de este nuevo tipo de avión, el 10 de agosto de 1990 llega a la base aérea de Torrejón el CL-215T número 27, con la matrícula canadiense C-FIKS y tripulación de la misma nacionalidad, para llevar a cabo un programa de vuelos que comprende la colaboración en la extinción de incendios forestales y pruebas diversas. Básicamente estaciona en el aeródromo militar de Pollensa, obteniéndose finalmente la certificación definitiva el 28 de marzo de 1991.

El 1 de octubre de 1990 se trasladan a Montreal para el cambio de motores los aviones UD.13 números 17 y 20. Como hecho reseñable, se cita que en este viaje se dispone por primera vez de un plan de vuelo computarizado proporcionado en la base aérea de Lajes (Azores), hecho en esa época algo fuera de lo corriente para las tripulaciones del grupo. Debido al fuerte viento existente en la ruta, en el tramo desde las islas Azores a Terranova se llegan a tener velocidades sobre el suelo (GS) de 60 nudos. En este vuelo también se cuenta con el apoyo de un avión T.10 (C-130) del Ala 31.

Con la finalidad de que los pilotos del grupo conozcan las diferencias y posibilidades operativas que proporcionan los nuevos aviones CL-215T, durante los meses de marzo y abril del año siguiente, el 1991, se desplazan a la factoría de Canadair, en Montreal, varias tripulaciones del grupo para llevar a cabo un curso teórico y práctico de adaptación al nuevo avión turbohélice CL-215T.

El 7 de junio de 1991 se incorporan a la unidad los aviones números 27 y 28, pertenecientes a la serie de los diez últimamente adquiridos, y que ya se entregan con motores turbohélice. El traslado a España lo hacen tripulaciones canadienses. Cuatro meses después, el 18 de octubre, se



Lanzando el agua sobre un incendio

repcionan en la factoría de Canadair, en Montreal, los aviones números 29 y 30, últimos de la serie de los diez adquiridos y que también ya están propulsados por motores turbohélice. Esta vez los trasladan a España tripulaciones del grupo.

Aunque los primeros aviones, ya con motores turbohélice se incorporaron al grupo el pasado año, es en 1992 cuando realmente comienzan a operar de manera regular, en número conforme a las sucesivas entregas que se van recibiendo y a las disponibilidades operativas que ofrecen. Conviven, por tanto, en la unidad los aviones CL-215 y CL-215T lo que origina bastantes problemas de tipo logístico, de mantenimiento y operativos

Hay que reseñar, en el mes de abril de 1992, la llegada a la unidad de los aviones números 19 y 20, los primeros que se reciben de los que se enviaron a Montreal para el cambio de motores en la factoría de Canadair. Las adversas condiciones meteorológicas en la ruta -fuertes nevadas y hielo en las pistas- obligan a permanecer a aviones y tripulaciones en el aeropuerto de Torbay (Terranova) durante 12 días. Y pocos meses después, el día 17 de junio se reciben, también procedentes de la factoría de Canadair en Montreal, los aviones número 16 y 17, una vez efectuado el cambio de motores.

Los nuevos aviones CL-215T ofrecen unas espléndidas prestaciones, fundamentalmente en cuanto a mayor potencia, lo que permite y redundante en una operación más segura. Ahora, con los motores en potencia máxima continua y el avión con mayor peso al despegue se obtiene un régimen de ascenso que cuadruplica al que se obtenía con el motor de pistón. Además, se han superado los numerosos problemas que ocasionaban las frecuentes roturas de cilindros tras los despegues. Tanto los pilotos como los especialistas de mantenimiento están encantados con el rendimiento que ofrecen los aviones, pero pronto surgen los problemas propios de cualquier sistema de armas en su fase de niñez. Aquí, en concreto, los que aparecen están relacionados con las hélices. Estas, ahora son de fibra de vidrio con un alma metálica, muy ligeras, resistentes, más frágiles y giran a la mitad de revoluciones que las que equipaban a los anteriores motores de pistón P&W-R2800-CA3.

Tras pasar los aviones su primera campaña con notable éxito y ya iniciada la segunda, el 12 de julio de 1992 se produce un incidente durante un vuelo de instrucción en el embalse de Buendía. El avión CL-215T numeral UD.13-29, después de una de las tomas de agua, al cortar motor se percibe una fuerte vibración y ruidos anormales procedentes del motor. Sin demasiada experiencia todavía con los turbohélices y ante la anomalía presentada la tripulación decide abortar el despegue, parar el motor y comprobar el origen de la vibración. Observan que falta un trozo, de unos 35 cm, en una de las palas de la hélice del motor izquierdo, lo que les

obliga a dejar el avión de momento «empantanado» e informando de lo ocurrido a la jefatura del grupo, en la base aérea de Torrejón. Desde aquí se efectúa consulta telefónica al fabricante sobre la manera de acometer la recuperación del avión. A la mañana siguiente llegan indicaciones del fabricante que aconsejan el despegue y proceder a una posterior parada de motor con el avión ya en vuelo, si fuese necesario. Con muchas dudas sobre el éxito de la maniobra recomendada por el fabricante, la tripulación acomete el despegue.



Cambio de un motor, con el avión estacionado en el embalse de Buendía

Inmediatamente y ya con el avión en el aire, las fuertes vibraciones de la hélice afectan al motor turbohélice provocando la desintegración de la turbina en pleno vuelo, lo que obliga a realizar un amerizaje forzoso en el mismo embalse. Ahora hay que reparar la célula, llena de pequeños impactos, y cambiar el motor. Es el primer cambio de los nuevos motores, y tanto esto como las reparaciones precisas hay que hacerlas con el avión en el agua, y gracias a la impagable pericia y buen hacer del personal de la Maestranza Aérea de Albacete y la colaboración de dos mecánicos de Canadair-Bombardier. Supuso toda una experiencia logística y de profesionalidad.

El incidente se salda con la emisión por el fabricante de la hélice de un boletín de servicio que obliga a la modificación y refuerzo de todas las palas de las hélices, incorporándoles tres capas de fibra adicionales de refuerzo en el borde de salida y hacia la mitad inferior de la pala. Con esta modificación el fallo ya no volvió a repetirse.

El programa establecido para el cambio de motores se está desarrollando conforme a lo previsto. El 20 de julio de 1992 se traslada a Montreal el avión UD.13-15, el quinto y último cuyos motores serán cambiados en la factoría de Canadair, y, asimismo, el 24 de febrero del año siguiente, el 1993, se hace en Montreal la recepción del avión número 26, y los aviones números 24 y 25 se incorporan el 23 de junio, todos ellos remotorizados por Canadair en Montreal.

El 5 de noviembre se conmemoran las 75.000 horas de vuelo de la unidad, conseguidas por la tripulación formada por el comandante José Fenor López, capitán Jorge Ruiz Pedreira y teniente especialista Jesús Ruiz García. El acto formal tiene lugar en la zona de aparcamiento de aviones del grupo, lo preside el teniente general jefe del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea, Casimiro Muñoz Pérez, y asisten también antiguos componentes de la unidad.

En el mes de enero de 1994 llegan a la base aérea de Torrejón los dos últimos aviones cuyos motores han sido cambiados en Canadá, los UD.13 números 15 y 23. En este momento la unidad dispone de 13 aviones turbohélices y dos con motores de pistón, todavía pendientes del cambio de sus motores.

Los aviones UD.13 (Canadair CL-215) llevan operando en el Ejército del Aire 24 años cumpliendo un cometido que, en un principio, no parecía corresponderle. En todo este tiempo la unidad siempre puso de manifiesto su dedicación y entrega a su quehacer ofreciendo, incluso, la vida de varios de

sus tripulantes. Sin duda, este avión se ha ganado un puesto en la panoplia de los más significativos de cuantos han operado en el Ejército del Aire. Por ello, el 31 de enero de 1994, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire autoriza la baja del avión UD.13-01 para su entrega al Museo del Aire.



El avión UD.13-01 próximo a cargar agua en el puerto de Palma de Mallorca

El contrato anteriormente comentado, firmado con el Grupo Bombardier Inc. en agosto de 1989 para pasar la flota de aviones CL-215 del grupo al nuevo modelo CL-215 T, contemplaba, además de la adquisición de diez nuevos aviones, el cambio de motores a cinco de los ya existentes, puesto que el estado estructural de las células y planos de los restantes cinco aviones no lo permitía. De estos últimos se haría cargo la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, para su entrega a la Compañía de Extinción General de Incendios S.A. (CEGISA), en el aeródromo de Matacán (Salamanca), que los emplearía también en la extinción de incendios forestales. En consecuencia, el 27 de febrero de 1994 causa baja el avión UD.13-03, que se entrega en el aeródromo de Matacán y que será operado por la citada compañía con la matrícula EC-GBP.

En el mes diciembre de 1994 se trasladan al aeródromo militar de Cuatro Vientos los aviones UD.13 números 21 y 22, los últimos que faltan por cambiar sus motores, lo que se llevará a cabo en la factoría de Aeronáutica Industrial, S.A. (AISA). En cuanto al empleo de los aviones con motores turbohélices, se han cumplido 3.200 horas de vuelo obteniendo excelentes resultados.

En el mes de febrero de 1995 causan baja en el grupo, siguiendo el camino iniciado por el UD.13-03, que lo hizo en febrero del año anterior, los aviones números -05, -11, -12 y -14, que también se entregan a la empresa CEGISA y que posteriormente llevarán las matrículas EC-GBQ, EC-GBR, EC-GBS y EC-GBT, respectivamente. En el mes de mayo siguiente se lleva a cabo el primer vuelo de un avión CL-215 operado por dicha empresa, y en el mes de junio participan, por primera vez, en la extinción de un incendio forestal.

SE COMPLETA LA FLOTA DE 15 AVIONES TURBOHÉLICES

El 7 de junio de 1996 se recibe el UD.13-22 el primero de los dos aviones remotorizados por la empresa AISA en su factoría de Cuatro Vientos, y prácticamente un año después, en junio de 1997, se acepta el UD.13-21, último de los CL-215 a los que se les ha llevado a cabo el cambio de motores, por lo que ya, la flota del grupo la componen 15 aviones turbohélices CL-215 T.

El 4 de noviembre de 1999 tiene lugar en la base aérea de Torrejón el acto conmemorativo de las 100.000 horas de vuelo del grupo, que fueron cumplidas el pasado mes de

agosto durante la campaña de verano contra los incendios forestales. Preside el acto S.A.R. el príncipe de Asturias al que acompañan el general del aire jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Juan Antonio Lombo López, el teniente general jefe del Mando Aéreo del Centro y 1ª. Región Aérea, José Antonio Cervera Madrigal y el director general de la Conservación de la Naturaleza, Alberto Ruiz del Portal. Asisten numerosas autoridades civiles y militares, así como un gran número de antiguos miembros de la unidad.

El coronel jefe del Grupo dirigió a los presentes una alocución haciendo referencia al historial, misiones de la unidad y recordando a los compañeros que entregaron su vida en acto de servicio. Posteriormente se colocó una corona de laurel frente al avión y tripulación que cumplió las 100.000 horas de vuelo, teniente Diego Gil Lavado, alférez Antonio Elvira Botia y sargento especialista Jesús López Vizcaíno, cerrando el acto militar el desfile de una escuadrilla del Ala 12. A continuación, S.A.R. el príncipe de Asturias firmó en el libro de honor del grupo y se ofreció una copa de vino español a todos los asistentes al acto.

Durante los meses de enero y febrero de 2001 tienen lugar diversas actividades programadas por el Ejército del Aire para conmemorar el 75 aniversario del histórico vuelo del avión *Plus Ultra*. Por parte del 43 Grupo, un avión Canadair CL-215T lleva a cabo un vuelo en las mismas fechas, siguiendo la misma ruta y con las mismas escalas que, en su día, hiciera dicho avión en su trascendental vuelo desde Palos de la Frontera a Buenos Aires.

El lunes 22 de enero -la diferencia es que en el año 1926 ese día era viernes- S.A.R. el Príncipe de Asturias preside en Palos de la Frontera el acto que conmemora la salida del vuelo del avión *Plus Ultra*, haciéndolo en esta ocasión el *Plus Ultra bis*. Le acompañan el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, y el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves. La tripulación del avión UD.13-21 la forman el comandante (ESO) Juan Carlos Clerencia Sierra, capitán (ESO) Miguel Henkart Fernández de Bobadilla, capitán (ESO) Ángel Pérez García, alférez (CE-ET) Vicente Navarro Campos y subteniente (CE-ES) Víctor Argüello Gutiérrez. Como ayuda para la navegación en las etapas atlánticas y para el transporte de personal mecánico, material de repuesto y equipos de salvamento, se cuenta con el apoyo de un avión T.10 (C-130) del Ala 31. Para el seguimiento del vuelo y mantener contacto permanente con el avión se utilizó el sistema IN-MARSAT con que cuenta la Central de Operaciones del Área de Defensa contra Incendios Forestales del Ministerio de Medio Ambiente, instalando un segundo receptor desplegado en la base aérea de Torrejón.



S.A.R. el príncipe de Asturias con la tripulación del avión "Plus Ultra bis"

La colaboración entre el Ejército del Aire y el Ministerio de Medio Ambiente, en cuanto a la extinción de incendios

forestales se refiere, desde que se inició en el año 1971 está regida por un acuerdo que se renueva periódicamente adaptándose a las circunstancias por las que se va atravesando. No obstante, las relaciones se estaban deteriorando debido a que los costes de la operación iban creciendo y se estaban cubriendo de modo insuficiente por las aportaciones económicas del mencionado ministerio. El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire pone en conocimiento del ministro de Defensa esta situación para que, a su vez, lo trate directamente con el ministro de Medio Ambiente, informándole de que existe la voluntad de denunciar el acuerdo si la compensación económica no se actualiza en términos reales. Este hecho habría provocado el final de la colaboración entre el Ejército del Aire y los servicios contra incendios forestales, a quien se devolverían los aviones. Los excelentes resultados obtenidos durante tantos años de colaboración hicieron reaccionar a las autoridades del Ministerio de Medio Ambiente, iniciándose nuevas conversaciones que culminaron en la redacción y aprobación, antes de finalizar el año en curso, de un nuevo acuerdo con un formato mejor adaptado a la prestación de este servicio y con una dotación económica ajustada a los costes reales de la operación.

En el verano del año 2001 se cumplen tres décadas desde que los aviones Canadair CL-215 del Ejército del Aire comenzaron con su cometido específico en la lucha contra los incendios forestales. En este tiempo han realizado 106.000 horas de vuelo y han llevado a cabo 17.300 vuelos de extinción, en los que han lanzado 300.000 cargas de agua sobre los incendios. Galicia ha sido la comunidad donde se ha llevado a cabo la mayor actividad, que representa 15.000 horas de vuelo, 10.200 vuelos de extinción y 53.400 descargas de agua sobre los incendios forestales.

El martes 25 de marzo de 2003 es una fecha triste para el grupo. Sobre las 10:40 horas el avión UD.13 numeral 43-19 sufre un accidente en la bahía de Pollensa cuando, a unos 500 metros de la costa, se encontraba realizando un Ejercicio SURMAR de localización y recuperación de naufragos con lanzamiento de cadenas de salvamento. El avión pierde el control e impacta contra el agua, capota y se parte, hundiéndose rápidamente. Al lugar del accidente se desplazan, minutos después, para llevar a cabo las labores de rescate efectivos de Salvamento Marítimo, del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil, helicópteros del 801 Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y la embarcación Pollensa II, perteneciente al Ejército del Aire.

Como consecuencia del accidente fallecen los dos sargentos especialistas mecánicos de vuelo que practicaban los lanzamientos de cadenas, Manuel Fernández Carrascosa y José Ramón Fábrega Salas. Resultan heridos y con diversos traumatismos los otros dos tripulantes, capitán (EA) Enrique Hernández Leal y teniente (EA) D^a. María Esther Iniesta Gómez que, tras recibir asistencia médica en la misma base, son trasladados al hospital de Alcudia. Concorre la triste circunstancia de que el sargento Fernández Carrascosa era hijo del subteniente Manuel Fernández Ballester que, también como mecánico de vuelo, permaneció en el grupo desde el año 1978 hasta el 1989.

S.M. EL REY VISITA EL 43 GRUPO DE FUERZAS AÉREAS

En la mañana del 5 de octubre de 2005 S. M. el rey hace una visita oficial al grupo. En el aparcamiento de aviones, donde llega a bordo de un helicóptero del 402 Escuadrón, es recibido por el general jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Francisco José García de la Vega, teniente general jefe del Mando Aéreo General, Ramón García Ruiz, general de brigada jefe de la Base Aérea de Torrejón, José Antonio Porta Carracedo y el coronel jefe del grupo, Fernando Pastor Villar.

Después de recibir los honores de ordenanza y pasar revista a una escuadrilla del Ala 12, saluda en la entrada del



S.M. el rey D. Juan Carlos subiendo a un avión del 43 Grupo

edificio del grupo a una representación del personal destinado. En la sala de conferencias se le expone la organización y actividad de la unidad para, posteriormente, recorrer las distintas dependencias y ver detalladamente en un avión los sistemas de recogida y lanzamiento del agua. La visita termina con la firma de S. M. en el libro de honor de la unidad, una fotografía con todo el personal del grupo delante de un avión y una copa de vino español en el hangar.

Innumerables veces durante los veranos S. M. el rey ha visto a los aviones CL-215T cargar agua en la bahía de Palma de Mallorca para, en un esfuerzo continuo, sofocar los incendios forestales que castigan la isla.



S.M. el rey D. Juan Carlos y el Jefe de Estado Mayor del Aire, general del Aire D. José Jiménez Ruiz, dispuestos para el vuelo en un avión CL-215T

Por acuerdo del Consejo de Ministros, del 7 de octubre de 2005, se crea la Unidad Militar de Emergencias y, seguidamente, el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas es adscrito operativamente a ella, pero manteniendo su encuadramiento orgánico en el Mando Aéreo General. El 28 de diciembre se firma el protocolo específico entre los ministerios de Defensa y de Medio Ambiente para adecuar a la nueva situación el acuerdo de colaboración ya existente.

SE RECIBEN LOS NUEVOS AVIONES CL-415

Derivado del avión CL-215T la empresa Bombardier Inc. ha desarrollado un nuevo avión, el CL-415, manteniendo la célula y motores del anterior. Se diferencian básicamente en que al nuevo avión se le ha introducido instrumentación digital y mejoras en el sistema de lanzamiento de agua, entre ellas, el disponer de cuatro compuertas, en lugar de dos, para su lanzamiento. El 1 de julio de 2006 se recibe en la unidad, procedente de la factoría y con tripulación canadiense, el primer avión CL-415 recientemente adquirido y que en el inventario del Ejército del Aire tendrán la denominación de

UD.14, por lo que este será el UD.14-01. Hace el número 31 de los aviones anfibia Canadair/Bombardier incorporados al Ejército del Aire, por lo que en el fuselaje ostentará el numeral 43-31.

En el mes de enero de 2008, la Dirección General de Armamento y Material del Ministerio de Defensa contrata la adquisición de dos nuevos aviones CL-415, para ser recibidos en este año. El 24 de abril toma tierra en la base aérea de Torrejón, procedente de la factoría de Montreal y con tripulación canadiense, el primero de estos aviones, que con el numeral 43-32 causa alta en el grupo. Y el 1 de agosto se recibe el segundo avión UD.14 de esta compra, el 03, que ostentará el numeral 43-33. Al igual que lo ocurrido con los dos aviones anteriores, el viaje desde Canadá se hace con tripulaciones canadienses.

El 16 de marzo de 2009 es una fecha que el personal del 43 Grupo no olvidará, ya que S. M. el rey hizo una visita de trabajo al grupo para conocer, sin protocolo, la unidad, su actividad, sus problemas e, incluso, hacer un vuelo en el avión CL-215T.

El grupo continúa acumulando horas de vuelo y, en consecuencia, experiencia operativa. El 17 de enero de 2012 es especialmente trascendente en la trayectoria de la unidad, ya que se cumplen las 150.000 horas de vuelo de sus aviones. La tripulación que tuvo el honor de conseguir esta «hazaña» la componían los capitanes Enrique López Heras y Antonio Elvira Botia, y el brigada Luis Jiménez Cuadros.

El 9 de octubre de 2012, en el aparcamiento de aviones del 43 Grupo en la base aérea de Torrejón y presidido por el presidente del Gobierno Mariano Rajoy Brey, acompañado por autoridades civiles y militares, se lleva a cabo una ceremonia oficial para reconocer el esfuerzo de cuantos participaron en la dura campaña contra incendios forestales del año 2012. En dicho acto el presidente del Gobierno ha impuesto las máximas distinciones al Mérito de la Protección Civil Española a los familiares de los fallecidos en alguno de los 37 grandes siniestros acaecidos en dicha campaña y que asolaron gran parte de la superficie forestal española.



El presidente del Gobierno, D. Mariano Rajoy Brey al que acompañaban los ministros de Industria, Energía y Turismo, D. José Manuel Soria López, de Defensa, D. Pedro Morenés Eulate, de Interior, D. Jorge Fernández Díaz, y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, D. Miguel Arias Cañete

Asimismo, el presidente del Gobierno junto con los ministros de Defensa, Pedro Morenés Eulate, de Interior, Jorge Fernández Díaz, de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete, y de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria López, han reconocido con recompensas al Mérito de la Protección Civil Española al personal de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía y miembros de las brigadas contra incendios que se han distinguido con su labor en las arriesgadas misiones en que participaron. Concretamente, el 43 Grupo ha participado en esta campaña, con cerca de 2.400 horas de

vuelo en misiones de extinción de incendios realizando más de 7.000 descargas de agua.

A finales del mes de noviembre de 2013 se recibe en la base aérea de Torrejón el cuarto avión CL-415. El vuelo desde la factoría de Bombardier Aerospace, en Dorval (Québec, Canadá) a Madrid lo hizo con la matrícula canadiense C-GWEQ, haciendo escalas en Islandia y el Reino Unido. Su adquisición fue aprobada por el Consejo de Ministros en su reunión del 12 de julio pasado, por un importe de 37 millones de dólares canadienses, incluyendo también un paquete de repuestos y otros elementos de apoyo.



Avión CL-415, numeral UD.14-04

El avión lo recibe inicialmente el 43 Grupo, pero después de un breve periodo de tiempo fue cedido, mediante trámite de urgencia, a la empresa INAER para su operación durante un año y realizar 150 horas de vuelo en la campaña de ese verano. El avión estaciona en la base aérea de Maticán, pero surgen dificultades inherentes a tener que buscar tripulaciones cualificadas para operar este avión, el poder disponer de un paquete inicial de repuestos adecuado para asegurar su operatividad durante un cierto tiempo, así como a otras circunstancias diversas. Todo esto hace que el avión no estuviera operativo hasta el 18 de julio del 2014, ya empezada la campaña de verano y durante la cual realizó únicamente 50 horas de vuelo. Transcurrido el tiempo fijado en el contrato de cesión, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente decide que el avión retorne al 43 Grupo, causando alta en el Ejército del Aire con 103 horas y 54 minutos de vuelo el 24 de julio de 2015, trasladándose seguidamente a la Maestranza Aérea de Albacete para su recepción definitiva y ser pintado con la matrícula correspondiente, 43-34, la escarapela nacional y la cruz de san Andrés. Una vez incorporado el inventario del grupo lo componen 14 aviones Canadair CL-215T y cuatro aviones Bombardier CL-415.

El personal de tierra especialista de mantenimiento del 43 Grupo es imprescindible para que el estado de los aviones sea impecable y, gracias a el, nunca ha existido la más mínima duda sobre su estado y correcto comportamiento. De los dieciocho aviones con que cuenta, el grupo está comprometido a disponer de doce aviones operativos todos los días durante los cuatro meses de campaña de verano. Tener doce aviones operativos conlleva que, durante dicho tiempo, ningún avión de la flota puede estar implicado en revisiones de 500 horas; de aquí que el plan general de mantenimiento sea muy complejo. Ello obliga a un esfuerzo por parte del personal implicado, tanto en la planificación como en el posterior trabajo de hangar para que estas grandes revisiones se ajusten y tengan lugar durante el resto del año. En el verano las únicas revisiones que afectan a los aviones son las de 50 horas, realizadas por el personal especialista en cada uno de los destacamentos, así como la reparación de las averías que puedan surgir. En tiempo de paz, ninguna otra unidad del Ejército del Aire necesita y mantiene, con esta cuantía, semejante nivel de operatividad.



Los aviones del 43 Grupo incluyen en su "librea" la leyenda REINO DE ESPAÑA

En el año 2016, a nivel gubernamental, se consideró necesario que los aviones del Ejército del Aire que efectúan los «vuelos de Estado» o que colaboran permanentemente con otros ministerios llevando a cabo misiones operativas ostenten algún signo externo que muestre que dichos aviones representan a España. Esto hace preciso introducir un cambio en la clásica «librea» que siempre han ostentado los aviones Canadair. Se agrega la leyenda «reino de España» en una línea superior al numeral y escarapela que figura en ambos costados del fuselaje del avión, y que se irá materializando a medida que los aviones entren en revisión en la Maestrana Aérea de Albacete.

Un hecho que, sin duda, tiene interés y trascendencia para asegurar el mantenimiento de los aviones del grupo es que el 3 de octubre de 2016 la empresa Bombardier confirma la venta de su grupo de aviones anfibia a la también firma canadiense Viking Air Limited. El acuerdo de venta alcanzado contempla, por parte de Bombardier, la transmisión al nuevo propietario del certificado de tipo de todas las versiones de los aviones CL-215, CL-215T y CL-415 y, por otra parte, la empresa Viking se hace responsable de todos los compromisos adquiridos por Bombardier con los distintos usuarios de los citados aviones, así como de las actividades postventa. Esta operación ha contado con el beneplácito previo del Gobierno canadiense y de los organismos reguladores de la competencia de dicha nación.

SE ALCANZAN 175.000 HORAS DE VUELO

En el año 2016 se han realizado 4.622 horas y 30 minutos de vuelo, de las que 2.435 horas y 40 minutos son de extinción de incendios. Ello hace unos totales acumulados de 175.449 horas de vuelo de y 82.314 horas y 15 minutos de extinción. En el año se han hecho 7.310 cargas de agua, que hacen un total de 390.938 cargas.

Las cifras anteriores muestran que este año la unidad ha batido un nuevo hito: sobrepasar las 175.000 horas de vuelo efectuadas por los aviones CL-215, CL-215T y CL-415 en el seno del Ejército del Aire. La tripulación que consiguió esta marca la componían el capitán José C. García Ponce, el teniente Miguel Manzano Alcaraz y el brigada Francisco J. Alcalde de Miguel.

Las cartillas de vuelo y la «memoria histórica» permiten recordar que la primera de ese significativo número de horas de vuelo fue hecha el 2 de febrero de 1971 por el avión EC-BXN, que posteriormente sería el 404-02. El vuelo se hizo desde la factoría de Canadair Limited (Montreal) y tripulado por los capitanes Jesús Rodríguez González, Gonzalo Ramos Jácome y el sargento primero Ángel L. Armayor Fernández, y correspondió al único vuelo de prueba, de 1

hora y 10 minutos de duración, que se hizo a dicho avión una vez recepcionado en fábrica por el Ejército del Aire. El vuelo siguiente de este avión ya fue el de Montreal (Canadá) a Torbay (Terranova), primera etapa de su vuelo a España.

La jefatura de la unidad estimó que era obligado conmemorar, de una manera significativa, el acontecimiento de haber alcanzado dichas horas de vuelo, por lo que se organiza un acto que, por una parte, reúna a antiguos pilotos del 404 Escuadrón y del 43 Grupo con los actuales miembros de la unidad -ya que todos ellos contribuyeron a conseguir estas horas de vuelo- y, por otra, recuerde y rinda homenaje a las tripulaciones que entregaron su vida en el cumplimiento del deber. El coronel jefe del grupo cursó una invitación a los antiguos pilotos de las dos unidades antes citadas para contar con su presencia en los actos previstos para el 17 de enero.



Vista del aparcamiento del 43 Grupo

La invitación fue acogida con ilusión y entusiasmo por todos los receptores, ya que permitía el encuentro de amigos y compañeros tras muchos años sin verse. Acudieron al acto algo más de 130 antiguos pilotos, entre ellos dos tenientes generales, un general de división, dos generales de brigada y cuatro coroneles jefes del grupo, entre ellos el superviviente más antiguo de los que fueron jefes del 404 Escuadrón o 43 Grupo. En el aparcamiento formaban impecables los aviones del grupo, lo que, unido a la espléndida meteorología del día -sol radiante y temperatura agradable- contribuyó a realzar el acontecimiento.

A la ceremonia del emotivo homenaje a los caídos estuvieron presentes el teniente general jefe del Mando Aéreo de Combate, generales de división jefe del Mando Aéreo General y el segundo jefe de la Unidad Militar de Emergencias, y el general de brigada jefe de la Base Aérea de Torrejón.



El general Jefe del Mando Aéreo General recibe novedades del coronel Jefe del Grupo

Ofrecieron la corona de laurel en el monolito erigido en recuerdo de los caídos de la unidad el teniente general (R) Gonzalo Ramos Jácome, como piloto más antiguo de cuantos han volado los aviones Canadair CL-215, y el teniente Álvaro Cembranos López-Dóriga, hijo del capitán Jesús Cembranos Díaz, caído en el accidente aéreo sufrido el 9 de septiembre de 1988 en el aeropuerto de Lavacolla. Asimismo, depositaron ramos de flores los familiares de otros tripulantes también fallecidos en acto de servicio.



Ofrenda de una Corona de Laurel en el monumento a los caídos del 404 Escuadrón y del 43 Grupo

Finaliza el acto formal con la «fotografía de familia» ante un avión del grupo y con la pancarta que recuerda las 175.000 horas de vuelo alcanzadas por los aviones CL-215, CL-215T y CL-415 en el Ejército del Aire. El almuerzo que seguidamente tuvo lugar en el comedor de cuadros de mando de la base aérea de Torrejón permitió el reencuentro de antiguos pilotos que no habían coincidido desde hacía mucho tiempo, y que pronto derivó en comentarios y recuerdos de «antiguas aventuras», y asimismo contribuyó a estrechar los lazos y relaciones entre las antiguas y actuales tripulaciones de estos aviones.



Foto de familia” de los asistentes a los actos conmemorativos de las 175.000 horas de vuelo

El número de la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* correspondiente al mes de marzo de 2018 publicó esta reseña, en la que glosa el acontecimiento haciendo hincapié en su importancia y trascendencia en la historia y devenir del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.



Reseña que figuró en la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* sobre el acto conmemorativo de las 175.000 horas de vuelo

MIRANDO AL FUTURO

Es previsible que la unidad mantenga su actividad habitual; en los veranos participando en la campaña de extinción de incendios forestales con destacamentos desplegados en los aeródromos militares de Santiago de Compostela y Pollensa, y en las bases aéreas de Matacán (Salamanca), Zaragoza, Albacete, Talavera (Badajoz) y Málaga para desde ellos cubrir todo el territorio peninsular e islas Baleares, y manteniendo en la base aérea de Torrejón el resto de los aviones para reforzar, en caso de necesidad, a los destacamentos citados o acudir allá donde sean requeridos. El resto del año transcurre cumplimentando el Plan de Ins-

trucción de la unidad, con el fin de preparar nuevas tripulaciones o para el entrenamiento de las ya existentes al objeto de mantener su grado de operatividad alcanzado y requerido. Asimismo, se coopera en la extinción de los incendios forestales que surgen fuera de la temporada estival, que son principalmente en Asturias y Cantabria cuando existen situaciones de viento sur.

El mejor exponente de la actividad operativa llevada a cabo por estos aviones, durante los años que llevan en servicio, lo ponen de manifiesto las cifras siguientes:

Horas de vuelo totales	179.126'15
Horas totales de extinción de incendios	82.928'50
Cargas de agua totales	392.799

La profesionalidad y buen hacer de las tripulaciones del 43 Grupo trasciende más allá de nuestras fronteras. Ante situaciones catastróficas originadas por devastadores incen-



Benjamín Netanyahu y Shimón Peres muestran su agradecimiento a la tripulación del 43 Grupo

dios forestales, que tristemente causaron pérdidas de vidas humanas, los aviones del grupo han colaborado repetidas veces en trabajos de extinción llevados a cabo en Francia, Portugal, Marruecos, Italia, Bulgaria, Grecia e Israel. En algunas de estas cooperaciones, como las de Bulgaria, Grecia e Israel, debe destacarse la complejidad que supuso el vuelo del desplazamiento hasta aquellas naciones lejanas. Sin duda alguna este tipo de colaboraciones, no deseadas por cuanto significa su razón de ser, es previsible que continúen en el futuro.

Desde que se llevó a cabo el cambio de motores a los aviones Canadair, los nuevos CL-215T han demostrado una operatividad y rendimiento magníficos, pero el tiempo ha ido transcurriendo y no puede obviarse el momento en que entraron en servicio algunos de estos aviones. Concretamente, tres de ellos lo fueron en el año 1979, uno en el año 1984 y otro en el año 1987. Es un tiempo considerable y sus estructuras han estado sometidas a fuertes esfuerzos y tensiones, por lo que parece llegado el momento de iniciar el planeamiento para el relevo de estos aviones.

Como se comentaba al inicio de este apunte histórico, pronto se conmemorará el medio siglo de vida de los aviones CL-215, CL-215T y CL-415 en el seno del Ejército del Aire y, aunque es un dilatado espacio de tiempo, durante todo él las tres unidades de fuerzas aéreas que los albergaron y todo el personal que prestó servicio en ellas pusieron y siguen poniendo de manifiesto una gran profesionalidad, entrega y valor en el cumplimiento del cometido asignado. El 43 Grupo no necesita hacer ejercicios y maniobras para demostrar la operatividad requerida y adquirida ya que, durante todo el año, está dispuesto y en numerosas ocasiones lleva a cabo un «combate real» contra un verdadero enemigo que asola tierras de nuestro país y causa pérdidas de vidas humanas. En este arriesgado combate, quince tripulantes –pilotos y mecánicos de vuelo- entregaron lo mejor que tenían, su propia vida, en el cumplimiento del deber.

