



El 45 Grupo aumenta su familia

JOSÉ MIGUEL RUIZ DÍAZ
Capitán de Aviación
Fotografías del autor

Poco antes del medio día del pasado 19 de mayo aterrizaba en la base aérea de Torrejón un Falcon 900 del 45 Grupo; hecho éste poco significativo si no fuese por el número que lucía en su fuselaje, el 45-42, el primero de una serie de tres que vendrán a engrosar las filas de esta unidad.

Estos aviones pertenecieron a la Royal Australian Air Force, que llegó a operar un total de cinco aviones de este tipo, que fueron adquiridos por la empresa Jet Finance, con sede en

Suiza, la que ejerció de mediadora para la compra de tres de estas unidades por parte del Ejército del Aire. En la actualidad están siendo convertidos al modelo B, inspeccionados y adaptados a las necesidades españolas por Garret Aviation, en su factoría de Springfield, Illinois, muy cerca de los Grandes Lagos.

Asímismo, en el contrato de adquisición, se contempló que los F 900-A que ya obraban en poder del 45 Grupo, el 45-40 y el 45-41, fuesen trans-

formados del mismo modo en la versión B, lo que implica básicamente una remotorización con la que mejorarán sus prestaciones, incrementando sensiblemente su potencia así como su techo de servicio y autonomía. Al mismo tiempo se incorporarán algunos equipos nuevos como el TCAS (Traffic Collision Avoidance System) y el GPS (Global Positioning System), a la vez que se busca homogeneizar la flota, de tal manera que las diferencias entre los distintos aviones sean prácticamente inexistentes.

FALCON 900: RESEÑA HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

El desarrollo del Falcon 900 se remonta a mayo de 1983, cuando en el Air Show de París la compañía Dassault anunció el inicio de un programa que conduciría a la creación de un avión trimotor del tipo ejecutivo y capaz de volar sin escalas de París a Nueva York. El primer prototipo, *El Espíritu de Lafayette*, realizó su vue-



lo inaugural en septiembre de 1984, aunque las primeras entregas se demoraron hasta marzo de 1986.

A simple vista se pueden observar muchas similitudes entre el Falcon 900 y el Falcon 50; incluso resulta difícil de diferenciar por aquellos que no están muy familiarizados con ellos, sin embargo sus diferencias son más que notorias tanto en capacidad de transporte de pasajeros, como en su radio de acción.

Lo podríamos definir como un avión de plano bajo, con tres motores instalados en la sección trasera del fuselaje, de los cuales sólo el central monta una reversa. En lo que respecta a capacidad, aunque puede acomodar hasta 19 pasajeros, lo habitual en las configuraciones VIP oscila entre 14 y 15 pasajeros, siendo la de los adquiridos para el 45 Grupo de 14 asientos frente a los nueve que puede acomodar el Falcon 50.

El modelo B está dotado con unos motores Garret que le confieren un 5,5 por cien adicional de potencia, lo





que le permite ascender inicialmente hasta 39.000 ft con su máxima carga al despegue y aumentar su techo hasta los 45.000 ft.

Junto a su rol principal, el transporte de autoridades, en el 45 Grupo el T-18, denominación militar española del Falcon 900, se emplea también en misiones de evacuación médica, en las que el factor tiempo resulta esencial en la evolución del paciente, siendo no pocas las actuaciones de este tipo que obran en el haber de la unidad.

RENOVACION DE MEDIOS

En los últimos tiempos, la necesidad de renovar los medios destinados al transporte VIP motivó que se desarrollaran sendos programas de adquisición que culminaron con la compra de dos A-310 y tres F-900.

Centrándonos en el tema que nos ocupa, el 23 de diciembre de 2002 se firmó el contrato para la adquisición de tres Falcon 900, en el que se contemplaba en concepto de contraprestación, las bajas del 45-05, el único Falcon 20 dedicado a misiones de transporte de autoridades, así como la del 45-20, el solitario Falcon 50 del 45 Grupo que se mantendrá en la unidad hasta que se complete la recepción del segundo Falcon 900, con la intención de no reducir en demasía las capacidades de la unidad. No debemos de olvidar el hecho que los aviones que se van a sustituir presentan ciertas carencias en un espacio aéreo europeo cada vez más restrictivo, que limitan considerablemente su utilización, como son la falta de capacidad RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) o el incumplimiento de los requisitos de reducción

de ruido como sucedía en el Falcon 20, lo que restringía su empleo en un número de campos cada vez mayor.

DESPEDIDA

El mismo día que el 45-41 despegaba con destino a Springfield para someterse a los trabajos de modernización, el 45-05 decía adiós al 45 Grupo. El tiempo parecía querer acompañar la despedida mostrando un cielo plomizo que entristecía el ambiente muy en consonancia con las circunstancias. No en vano se trata de un avión que ha prestado sus servicios en el Ejército del Aire desde agosto de 1988, y por el que han pasado la práctica totalidad de pilotos que constituyen hoy en día el 45 Grupo y con el que todos han realizado las primeras misiones de transporte de autoridades en la unidad.





El 45 Grupo desplazó hasta la factoría de Garret, aprovechando el traslado del 45-41, un equipo constituido por un ingeniero aeronáutico, dos pilotos, dos mecánicos y un electrónico encargados de inspeccionar el avión y de realizar las correspondientes pruebas tanto en tierra como en vuelo. Estos se unirían en Springfield al resto del personal encargado de *re-recepcionar* el avión.

La ubicación de la factoría de Garret en Springfield motivó no pocos comentarios y bromas relacionados con la más que conocida familia Simpsons, si bien de Australia llegaron hasta el punto que cada avión fue decorado, en el interior de las que habían sido las escarapelas de la Real Fuerza Aérea australiana, con el busto de uno de estos famosos personajes, con motivo de su despedida en Australia y su posterior traslado a los

Estados Unidos. Así pudimos contemplar a Bart, Homer o Lisa, rodeados de frases de despedida por parte del personal encargado del mantenimiento de estos aviones.

TRABAJO EN SPRINGFIELD

Tras un largo viaje, en el que se invirtieron cerca de doce horas de vuelo, y en el que se efectuaron escalas en Santa María (Azores) y Teterboro (EE.UU.), los trabajos de recepción comenzaron sin demora a la mañana siguiente, y por periodos que, con gran frecuencia, superaban las doce horas diarias.

El primer contacto con el avión, al llegar a la factoría Garret, estuvo marcado por la curiosidad que todos sentíamos hacia el nuevo aparato, esforzándonos por buscar las diferencias con los Falcon 900 ya existentes en el

45 Grupo. Para satisfacción y alivio nuestro las diferencias eran prácticamente insignificantes, con excepción, claro está, de la cabina de pasajeros, donde al contrario las semejanzas escaseaban. En lo que respecta al acabado de interiores la adquisición de los nuevos aparatos ha significado una puesta al día, con la incorporación de nuevos sistemas que permiten mejorar tanto el confort como los servicios que se prestan a los pasajeros.

En su apariencia externa, además de la pintura reluciente, uno de los primeros hechos que nos llamó la atención fue la matrícula americana, N107BK, que el avión lucía en su cola, y que permanecería durante el desarrollo de los vuelos de prueba y hasta la firma definitiva del documento de aceptación del avión.

El número de serie de este aparato es el 77, mientras que el del 45-43 es





el 74 y el del 45-44 es el 73. Se trata de un avión del año 1989, que salió de la fábrica con matrícula N455FJ para trasladarse a Teterboro (EEUU) donde se realizaron todos los trabajos de instalación de interior. Una vez adquiridos por la Fuerza Aérea australiana lucieron la doble matrícula, civil y militar, VH-WIM y A26-077.

En el mismo hangar en el que se encontraba el 45-42 pudimos contemplar el que será el 44, subido en gatos, con la pintura decapada que permitía entrever su presentación anterior, blanco con una franja azul a lo largo del fuselaje, con el interior completamente desmontado que dejaba al descubierto todo el cableado del avión, y al que todavía le tenían que realizar importantes trabajos.

En un hangar próximo encontramos al 43, al que se le estaban completando los últimos detalles de pintura. Días más tarde sería trasladado al mismo hangar en el que se encontraban *sus hermanos*, así como el 41 al que rápidamente comenzaron a realizar los correspondientes trabajos.

Las tareas a realizar por cada uno de los miembros del equipo estaban claras, aunque en muchas ocasiones unas se solapaban con otras.

La labor de los mecánicos iba a consistir en inspeccionar minuciosamente el funcionamiento de todos los sistemas del avión para comprobar su eficacia, al tiempo que escudriñan todos los rincones en busca de posibles anomalías como puede ser el caso de alguna grieta o muestras de corrosión. Sin lugar a dudas la mejor herramien-

ta con que contaron para realizar este trabajo es la dilatada experiencia acumulada en estos menesteres.

Una parte importante en la recepción radica en la comprobación de la documentación que debe acompañar a todo avión, y en la que viene recogido lo que podríamos definir como su historial clínico. Muchas horas pasaron los ingenieros verificando hasta el más mínimo detalle contenido en esas cajas repletas de documentos, que se amontonan en una habitación bajo la numeración de cada uno de los tres aviones.

Las negociaciones a lo largo del proceso de recepción fueron constantes, y en ocasiones las podríamos calificar cuando menos como intensas y acaloradas, una labor sin lugar a dudas tan importante como ingrata, y cuyo último responsable era el director del programa, asesorado tanto por

el ingeniero del 45 Grupo como por el de la compañía Iberia, ambos con amplia experiencia en este material.

Las pruebas en vuelo para la aceptación fueron realizadas por una tripulación mixta integrada por un piloto de la compañía y otro del 45, con la intención de verificar el comportamiento de la aeronave en las distintas condiciones de vuelo así como el correcto funcionamiento de los equipos durante las diferentes fases del mismo.

El primer vuelo de aceptación se realizó a principios de abril, y tuvo una duración de cuatro horas y ocho minutos. Durante el transcurso del vuelo se siguió un protocolo de aceptación en el que se recogían todos aquellos elementos que debían ser verificados, de tal forma que ningún detalle pasara de forma inadvertida. La actividad a bordo era incesante, no sólo en la cabina de vuelo, sino también en la de pasajeros, dónde se inspeccionan temas de acabados de interior, teléfonos, pantallas de televisión o galleys.

Uno de los aspectos más complicados del vuelo podría ser las maniobras necesarias para la comprobación del correcto funcionamiento del EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), que requieren una gran atención y coordinación por parte de la tripulación, debido por un lado a la rápida secuencia de eventos a comprobar, y por otro a la proximidad al terreno con que deben realizarse y los consiguientes riesgos que entraña.





Una vez concluido el vuelo llegó el momento de contrastar los datos obtenidos y obtener las respectivas conclusiones. El vuelo fue en general satisfactorio, pero con algunos pequeños detalles que tendrían que subsanarse, y que requerirían una nueva prueba en vuelo. Mientras se avanzaba en la solución de los problemas se descubrió que uno de los equipos que se contemplaba en el contrato no había sido instalado, lo que motivó la vuelta a España de la mayor parte del personal mientras se completaban los trabajos.

Una vez de vuelta en Springfield se realizó el segundo vuelo de prueba con el que se terminó de verificar la corrección de los temas pendientes.

Tras la realización de dicho vuelo, y precedido por unas duras negociaciones en las que se discutieron temas relativos a mantenimiento y al repuesto de los aviones, se firmó la aceptación del aparato en presencia del interventor desplazado a tal efecto por Defensa.

Superada la firma se procedió a realizar los trámites burocráticos necesarios para efectuar el cambio en el registro de matrícula antes de emprender el vuelo a España.

Ya en Torrejón hubo que impartir unas conferencias en las que se puso a las tripulaciones al corriente de las diferencias existentes con los aviones operados hasta el momento, y tras unos vuelos de acomodación se inició su empleo operativo.

En el momento de completar este artículo ya se ha producido la recepción del 45-43, que llegó a Torrejón el pasado 7 de junio, y se espera que a primeros de julio se reciban tanto el 44, el último de los tres procedentes de la RAAF, como el 41, el primero de los ya existentes en el 45 Grupo en sufrir la transformación al modelo B, con lo que el proceso sólo estará pendiente de la modernización del 40, que se llevará a efecto en los meses venideros.

Con estos cambios, en lo que a los aviones pequeños se refiere, se pretende mejorar considerablemente la operatividad de la unidad, ya no sólo por el hecho de disponer de un avión más tras contabilizar las altas y las bajas o por tratarse de aviones con mayor capacidad de pasajeros y de mejores prestaciones, sino por reducir algunos de los problemas que se

planteaban con anterioridad derivados de la diversidad de aviones que posee el 45 Grupo, como puede ser la simplificación de las labores de mantenimiento, al desaparecer del inventario el F-50, o la disponibilidad de tripulaciones, problema este especialmente gravoso si tenemos en cuenta que lo habitual en la unidad es que cada piloto vuele dos tipos de avión, lo que obliga en ocasiones a hacer auténticos encajes de bolillos para nombrar las tripulaciones.

En lo que respecta al personal se está viviendo una época de profundos cambios para adaptarse a las nuevas necesidades motivadas por la sustitución (renovación) de material; *baja del F-50, reducción de uno de los F-20, incorporación de tres nuevos F-900 así como de dos Airbus 310*, lo que conlleva que una parte importante tanto del personal de vuelo como de mantenimiento esté inmerso en cursos de transformación a los distintos aviones, sin disminuir el número de misiones a las que hay que hacer frente, y que sin lugar a dudas está suponiendo un gran esfuerzo por parte del personal del grupo ■