

Airbus A330, transporte estratégico del 45 Grupo

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor

Desde el mes de marzo de 2022, el Ejército del Aire y del Espacio cuenta con la capacidad de transporte estratégico gracias a la progresiva incorporación de los aviones Airbus A330-200 al 45 Grupo de FF.AA., con los que también sumará posteriormente el rol de reabastecimiento en vuelo.

*El Airbus A330 es uno de los aviones con más presencia en el ámbito internacional.
(Imagen: Julio Maíz)*



El 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, que tiene sede en la base aérea de Torrejón (Madrid), es una unidad especializada en misiones de transporte aéreo de personal y carga, entre las que destaca el de VIP y el de evacuación médica o Medical Evacuation (MEDEVAC). Depende orgánicamente del Mando Aéreo General (MAGEN) y operativamente de Mando Aéreo de Combate (MACOM). Parte de sus aeronaves se encuentran transferidas con carácter general al Mando Aéreo de Transporte Europeo o European Air Transport Command (EATC) que asigna las múltiples misiones que realizan en estrecha coordinación con la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) del MACOM. Además, aporta su capacidad MEDEVAC al European Air Transport Command (EATC), que tiene su sede en Eindhoven (Países Bajos).

La capacidad de transporte estratégico se había perdido en septiembre de 2016 con la baja del último Boeing 707, que por entonces operaba el extinto 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas y se retomó a prin-



Detalle de parte del cockpit del T.24.01, aparato que tras ser modificado para misiones de AAR, pasará a tener la denominación militar TK.24-01. (Imagen: Ministerio de Defensa)

cipios de este año por parte del 45 Grupo con el inicio de las operaciones con un primer A330, que militarmente es designado en España como T.24.

El primer vuelo operativo del T.24, que hacía solo unos meses lucía los

colores de Iberia con matrícula civil EC-.MIL, tuvo lugar el 25 de marzo de 2022. Durante aquella jornada, por primera vez en la historia, el semanal enlace aéreo militar entre la Península y las islas Canarias, la popularmente llamada estafeta, se realizó



con el nuevo T.24. Estos vuelos de enlace se habían venido realizando con los boeing 707 hasta su baja. En los últimos años este vuelo regular, que va desde la citada base de Torrejón a la de Gando (Gran Canaria) y vuelta, se efectuaron con los Airbus A310 también del 45 Grupo y los turbohélices C-130H Hércules, y tras su baja en 2020 con los Airbus Defence & Space (DS) A400M asignados al Ala 31.

A lo largo de los últimos cinco años, el Ejército del Aire y del Espacio se ha caracterizado por ser una fuerza expedicionaria y a ello ha puesto énfasis los JEMA correspondientes. Razonamiento basado en la capacidad de desplegar destacamentos, ya sean de aviones de combate, transporte, patrulla marítima, etc. a cualquier punto del planeta. Aunque dicha capacidad estaba comprometida por la falta de un medio aéreo propio de transporte estratégico y reabastecimiento en vuelo, que se cubría con los de nuestros aliados, para operaciones como los despliegues anuales en el Báltico en favor de la misión de la OTAN de policía aérea en la zona (Baltic Air Policing-BAP),



Imagen del segundo T.24 del 45 Grupo transportando personal en favor de la pasada Cumbre de la OTAN, y escoltado por un avión de combate EF-18M del Ala 12. (Imagen: Ministerio de Defensa)

o para participar en los cursos de élite Red Flag, que se realizan en la lejana base de Nellis (Nevada-Estados Unidos). Desgraciadamente, los sucesivos presupuestos del Ministerio de Defensa motivaron que no se pudiese tener un sistema

sustituto de estos, como tenían ya por entonces la mayoría de las principales fuerzas aéreas de la OTAN.

De forma paralela, los profesionales del Ejército del Aire y del Espacio podían ver cómo la solución técnica para poder volver a contar con el



La conversión de las tripulaciones de los nuevos A330 ha sido bastante rápida, dada la experiencia acumulada en el A310, que también opera del 45 Grupo. (Imagen: Ministerio de Defensa)



De momento, la configuración de la cabina de pasaje se ha mantenido como la tenían los aparatos cuando operaban con Iberia. (Imagen: Ministerio de Defensa)



La amplia bodega de carga del A330 le confiere a este material una importante capacidad de transporte de material, sin perder un ápice la de llevar pasaje. (Imagen: Ministerio de Defensa)

rol de transporte estratégico y reabastecimiento en vuelo o Air-to-Air Refuelling (AAR) adoptada por los principales aliados europeos de la OTAN se materializaba a poco menos de 30 kilómetros de la citada base de Torrejón, en concreto en la también localidad madrileña de Getafe. En esta ciudad se sitúa la planta de Airbus DS, en donde se transforman los A330-200 a la versión militar multirol de reabastecimiento y transporte (Multi Role Tanker Transport-MRTT), tras ser construida la plataforma en Toulouse (Francia).

Tras años de posponer la decisión por falta de presupuestos, el 29 de junio de 2021 el Consejo de Ministros de España aprobaba la puesta en marcha de la adquisición de tres A330 de segunda mano y su posterior transformación a dicha variante militar MRTT, decisión que se precisaba en otra reunión del Gobierno de fecha 9 de septiembre de aquel mismo año. Así se daba luz verde a la propuesta formulada por la Oficina del Programa, que depende de la Dirección General de Armamento y

Material (DGAM), para lograr la solución de contar con dichas capacidades en favor del conjunto de las Fuerzas Armadas españolas.

También se precisaba que los tres A330-200, comprados a la compañía Iberia, serían transformados posteriormente a MRTT, dotándolos de una cabina de carga de configuración versátil y capacidad AAR, por un valor estimado de 675 millones de euros. Esta decisión política se aceleraba para cumplir los acuerdos entre el presidente de Gobierno español, Pedro Sánchez, y el consejero delegado de Airbus Guillaume Faury, para mantener las plantillas de trabajadores en las plantas de la empresa en España.

Además, con dicha importante inversión también se financia el indispensable soporte logístico asociado, el suministro de repuestos y demás componentes necesarios para su sostenimiento, los cursos y el material de formación del personal usuario y el *software* y *hardware* necesarios para la gestión, planeamiento y ejecución de las operaciones que llevan a cabo.



Detalle de una de las puertas que dan acceso a la bodega de carga. (Imagen: Ministerio de Defensa)

PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DEL A330

Aunque la mayoría de los más de cincuenta A330-200 transformados a MRTT en Getafe eran aparatos de nueva construcción entregados por parte de la planta de Toulouse, Airbus DS también culminó con éxito la transformación de los dos últimos aparatos encargados por la Real Fuerza Aérea de Australia, utilizando plataformas de segunda mano, que en este caso eran antiguos aparatos de la aerolínea Qantas.

Así, en el caso español, para ahorrar coste tanto en el total del programa como de la compañía Iberia

que debido a la crisis del COVID-19 hubo de dejar de operar varios Airbus A330-200, se decidió comprar los tres aparatos a la empresa, participada por el Gobierno de España. Esto se determinó por parte de la Oficina del Programa que la empresa vendiese a Airbus DS, que es a quien se ha contratado el programa, tres de dichos aparatos, todos con una alta potencialidad de horas de vuelo, que son en concreto los matriculados inicialmente como EC-MIL, EC-MJT (ya entregados al 45 Grupo) y el EC-MJA, que fueron construidos y entregados a Iberia desde la línea de Toulouse a finales de 2015 (el EC-MIL) y durante 2016 los otros dos.

En concreto en el otoño de 2021 Iberia entregaba a Airbus DS el hasta entonces A330 matriculado EC-MIL, que fue sometido a una revisión. Posteriormente volaba hasta el aeropuerto de La Valleta (Malta), donde era pintado del gris militar que aplica el Ejército del Aire y del Espacio a la mayoría de sus aeronaves y rotulado con su nueva designación militar T.24-01, matrícula militar 10273, e indicativo de unidad 452-01. Tras volver a España, realizaba su primer vuelo ya con su nueva librea militar el 2 de noviembre de 2021. Airbus DS subcontrata dichos trabajos a la empresa Iberia de Mantenimiento, que los realiza con la supervisión de la multinacional europea en la instalación de La Muñoz, situada en el aeropuerto de Madrid-Barajas, que es casi aledaña a la base aérea de Torrejón. Desde aquí, a primera hora de la mañana del 30 de noviembre, realizaba el cortísimo vuelo hasta la referida sede del 45 Grupo, donde fue reci-

bido con el tradicional arco de agua, realizado por los camiones de bomberos de la base.

Igualmente en la referida madrileña planta de MRO, según lo acordado con Airbus DS, se facilita parte del sostenimiento/mantenimiento de las aeronaves, con la consiguiente ventaja de la gran proximidad, de apenas 10 kilómetros por carretera.

Desde aquel momento el personal del Grupo realizó múltiples vuelos para la transformación al tipo de sus experimentadas tripulaciones, para lo que usaba el código radio «lince», un



Con el Airbus A330 en manos del 45 Grupo el Ejército del Aire y del Espacio recupera su capacidad de transporte estratégico. (Imagen: Ministerio de Defensa)

proceso que posibilitaba la realización de la citada primera misión operativa el 25 de marzo, utilizando ya el indicativo radio de AME. Muy poco después se realizaba la primera misión internacional, ya que el 28 de marzo se cumplía la misión humanitaria de trasladar a España 85 huérfanos ucranianos, que se debían de evacuar tras el inicio de la invasión de Ucrania por parte de la Rusia de Putin. Los niños, que viajaron bajo la tutela de sus cuidadores del orfanato ucraniano, llegaban a última hora de aquella jornada a Torrejón, tras ser recogidos por el T.24-01 del 45 Grupo en Polonia.

Desde entonces, las salidas de este T.24, y del segundo entregado el 31 de mayo de 2022, el antiguo EC-MJT, que ahora es el rotulado como T.24-02 10274 452-02, no han cesado, tanto a nivel nacional como internacional, sobre todo en favor de las múltiples misiones exteriores de las FAS españolas.

La modificación a MRTT posibilitará contar con capacidad AAR estratégica. Hasta entonces, los dos referidos transportes dan una inestimable capacidad de proyección estratégica a las FAS españolas, hasta ahora en manos de los dos Airbus A310 del 45 Grupo, que tienen una capacidad y alcance muy inferior al A330, por lo que se debía de recurrir también a un contrato con la compañía española Air Europa.

CAPACIDADES DEL AIRBUS A330 (T-24)

La clave principal del T.24 es que cuenta, manteniendo la configuración de asientos en cabina que tenía cuando operaba con Iberia, con 288 plazas para pasajeros con los estándares de vuelos comerciales, y además puede llevar hasta 30 (45 es el payload total incluyendo pasaje) toneladas de carga en sus amplias bodegas, sitas en la parte inferior de la aeronave, que es de la categoría de fuselaje ancho.

Además, cuenta con un espectacular alcance máximo de 9000 millas náuticas (16700 km), lo que le da plena capacidad transoceánica, que es vital para su rol estratégico militar, como han demostrado este verano los similares aparatos de la flota conjunta de la OTAN, o Multinational MRTT Fleet (MMF), dando apoyo al despliegue de una flota de cazabombarderos Eurofighter de la Fuerza Aérea de Alemania al escenario del Indo-Pacífico.

Paralelamente el 1 de septiembre, Iberia transfería al proveedor Airbus DS el hasta entonces A330 matriculado EC-MJA, aunque este aparato,



El A330 es tripulado por su comandante y un segundo, a los que vemos en el cockpit. (Imagen: Ministerio de Defensa)

en vez de seguir el camino de sus otros dos antecesores, se envió directamente a Getafe para su transformación a MRTT. Estamos ante un proceso que viene a durar cerca de un año desde que se pone en marcha; aunque que se ha de tener en cuenta que en la planta de Getafe se acumulan los pedidos, como son los en curso de la MMF y el Armée de l'Air et de l'Espace francés. Con la llegada de este aparato al 45

Grupo, previsiblemente a finales de 2023 o principios de 2024, el Ejército del Aire y del Espacio volverá a contar con capacidad AAR estratégica propia, tanto en favor de sus aeronaves como de los aliados de la OTAN.

En dicha transformación, además de adaptarse su cabina de pasaje, se realiza el proceso de la instalación de los sistemas AAR que, en el caso del encargo de la DGAM, constará de

la instalación de dos barquillas Cobham 905E que contienen la manga y cesta, que se situarán bajo los planos. Este probado y eficaz sistema les permitirá suministrar tanto a los aviones de combate (Eurofighter y F-18) como de transporte (Airbus DS A400M y C295) buena parte de los 137.500 litros de combustible que aloja en sus grandes depósitos internos. Posteriormente, los otros dos A330 serán sometidos a dicha transformación, por lo que el 45 Grupo finalizaría el proceso en la segunda mitad de esta década con una flota estandarizada de tres MRTT, que facilitarían la capacidad AAR estratégica, ya que hasta ahora solo se cuenta con la táctica que dan los referidos A400M del Ala 31. También dichos trabajos motivarán el cambio de designación militar de la aeronave, de la actual de T.24 a la de TK-24, al añadir la K, que alude a su añadido rol de *tanker*.

Aunque incluso antes de asumir dicho papel AAR, el sistema podría sumar la capacidad EVASAN con la adaptación de los kits, que suministrará Airbus, que cuenta con la experiencia de haber proporcionado y adaptado el equipo a los MRTT del Armée de l'Air et de l'Espace. ■



El que sería el segundo de los A330 del 45 Grupo llegando a Madrid-Barajas, tras ser pintado en Malta, todavía lleva la matrícula civil que empleaba en Iberia, que era EC-MJT. (Imagen: Julio Maíz)