

45 Grupo, historia de una Unidad

JOSÉ MIGUEL RUIZ DÍAZ
Comandante de Aviación



En el transcurso de una misión de transporte de tropas de la brigada española de la KFOR realizada por un B-707, el TK-17-3 con indicativo JGL-61, el 27 de septiembre de 2000 se cumplieron las 100.000 horas de vuelo del 45 Grupo, hecho que marca un hito en cualquier unidad, más si cabe en ésta debido al escaso número de aparatos con que está dotada, lo que a su vez da una idea aproximada de su alta disponibilidad tanto de material como de personal se refiere.

Junto con la celebración de las 100.000 horas de vuelo realizadas por la Unidad, se conmemoraba la recepción, hace treinta años, del primer Falcon 20, tema éste que por su trascendencia especial ocupará un capítulo aparte.

Esta ocasión bien vale una pequeña reseña histórica que nos muestre la trayectoria de esta Unidad.

Todo comenzó hace ya cuarenta y cinco años con la recepción de una vieja avioneta Bechcraft prestada por la FAA (Administración Federal de Aviación) de los EE.UU. dentro del entonces famoso programa de ayuda norteamericana;



aunque será dos años más tarde, en 1958, cuando se creó la UCCAN (Unidad de Comprobación y Calibración de Ayudas a la Navegación Aérea) tras la adquisición de un DC-3, el EC-ANV, al que acompañaría otro, el EC-ARV, proveniente de la USAF e incorporado a la Unidad en 1963.

Tras efectuar el curso de inspectores de ayudas en vuelo en la Escuela de la FAA, el comandante Casteleiro y el capitán Lizarraga van a constituir la primera tripulación de "avión laboratorio".

Así nos encontramos que la misión inicial del actual 45 Grupo fue comprobar y certificar el correcto funcionamiento de las ayudas a la navegación que en aquel entonces comenzaban su expansión motivado en parte por el auge del turismo en España y en parte por su situación geográfica como puente entre Europa y Latinoamérica.

Los comienzos nunca han sido fáciles, y esta no iba a ser una excepción, hecho que va a venir reflejado por las escasas cien horas de vuelo anuales que se van a facturar los primeros ejercicios.

Durante muchos años los DC-3 constituyeron la espina



Foto: J.Ballesteros

No siempre las condiciones meteorológicas son las óptimas para la operación de los aviones. Boeing 707 en la base norteamericana de Oceana.

Imagen del Falcon 50, que en la actualidad luce en el fuselaje el 45-20.

Interior de la cabina de un DC-8. (dcha.)



dorsal de la UCCAN, aunque su limitada autonomía, así como sus limitaciones de altitud al tratarse de un avión sin presurizar, forzaron la compra de un Convair 340 con el que efectuar comprobaciones a niveles más altos. Las prestaciones del Convair motivaron su pronta utilización en la misión más representativa a la vez que característica del 45 Grupo, los traslados de personalidades.

En julio de 1970 se recibe el primer Falcon 20 de la casa Marcel Dassault equipado con una consola y registrador de datos para la calibración de ayudas a la navegación aérea, lo que va a suponer un adelanto cualitativo muy importante en los medios destinados a la inspección de ayudas. Hasta 1975 se recibirán otros tres aviones de este modelo para completar la flota de calibración, aunque posteriormente dos de ellos serán transferidos al 408 Escuadrón, dónde serán equipados para realizar misiones de guerra electrónica.

En 1976 se incorpora a la unidad una Piper Navajo procedente del antiguo 91 Grupo de Fuerzas Aéreas, equipada con una consola especial destinada a la comprobación de las frecuencias radio empleadas por los Centros de Control. Así nos vamos a encontrar con una de las características de la Unidad que se ha mantenido hasta nuestros días, la diversidad de tipos de avión, que obliga a la polivalencia de sus tripulaciones, más si cabe en esta época inicial en la que todos los pilotos estaban calificados en todos los aviones.

En marzo de 1978 la Unidad de Calibración, dependiente hasta ese momento de la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire, queda adscrita al Ministerio de Defensa, y en junio de ese mismo año cambiará su denominación de UCCAN por la de 401 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Dentro de la faceta del transporte VIP se va a producir en 1978 la adquisición a Iberia de un DC-8-52, con 12 años de antigüedad, para realizar misiones de transporte de largo alcance, que a su vez serán

empleados para el transporte de ayuda humanitaria allá donde fuese necesario.

Dos años más tarde se adquiere un segundo DC-8-52, construido en 1963 y en este caso perteneciente a la compañía Aviaco.

En 1987, en febrero, se adopta la denominación actual de 45 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Un año más tarde, en 1988, se recibe el primer Boeing 707 que viene a reemplazar, tras una serie de polémicas, a los DC-8. Esta entrega inicial se completaría con otras dos. Con la adquisición de estos aparatos se aumentarán los roles del Grupo, al adquirir la capacidad de reabastecimiento en



Aterrizaje de un DC 8 del 401 Escuadrón en Uruguay.



Foto: J. Ballesteros

vuelo, si bien es cierto que el sistema de repostado solo fue instalado en dos aviones, el 45-10 y el 45-11.

El 1 de enero de 1993 el 45 Grupo se traslada a la Base Aérea de Torrejón desde donde desempeña actualmente sus cometidos, dejando la que había sido su ubicación desde su creación en la zona militar del aeropuerto de Barajas.

Hoy en día los aviones de la Unidad se encuentran agrupados en dos escuadrones dotados con el siguiente material:

- 451 Escuadrón, dotado con tres Boeing 707, con las siguientes configuraciones:

- TK 17-1(45-10): configuración VIP y reabastecimiento en vuelo.

- TK 17-2(45-11): transporte de personal y reabastecimiento en vuelo.

- TK 17-3(45-12): configuración VIP.

- 452 Escuadrón, con tres Falcon 20 de los que dos están equipados con consolas para la calibración de ayudas y un tercero para el transporte de personalidades, así como un Falcon 50 y dos Falcon 900, todos ellos dedicados también al transporte de personalidades.

La polivalencia de los aviones del 45 Grupo hace que las misiones a desempeñar no sean pocas, aunque sólo nos adentraremos en aquellas a las que se les ha dedicado un mayor potencial. Así las podemos dividir en los siguientes grupos:

TRASLADO DE PERSONALIDADES

Constituye la misión más emblemática y conocida del Grupo, con la que se han recorrido infinidad de países en los cinco continentes; y es que resulta difícil encontrar un país en el que no haya estado presente un "Lince".

Además del traslado de las principales autoridades civiles y militares de la nación, a lo largo de la historia del 45 Grupo, en sus aviones se han transportado a numerosos dirigentes de otros estados y organismos internacionales. Así podemos encontrar nombres que no pasan desapercibidos como Gorbachov, Yasser Arafat, Andrés Pastrana o incluso el de su Santidad el Papa Juan Pablo II.

Este tipo de vuelo presenta una serie de particularidades que hace necesaria una infraestructura especial, así como una serie de servicios ajenos a otras unidades del Ejército del Aire, como puede ser el de mayordomía.

La necesidad, en muchas ocasiones, de ceñirse estrictamente a un horario por razones de protocolo, y la trascendencia de cualquier fallo, hace que la



Foto: J. Ballesteros

responsabilidad que recae en la Unidad, y por consiguiente en sus tripulaciones, sea muy elevada.

COMPROBACION Y CALIBRACION DE AYUDAS A LA NAVEGACION AÉREA

Desde que se iniciasen en 1956, a bordo de una Beechcraft, las comprobaciones de ayudas a la navegación, muchos cambios se han producido. Por un lado el número de ayudas a calibrar se ha disparado de forma vertiginosa, y por otro, los medios empleados en ello se han ido modernizando de tal forma que con un número inferior de aparatos se puedan cumplir las necesidades que plantean en la actualidad un número mucho más elevado de ayudas.

La adquisición de los Falcon 20 para la calibración de ayudas va a suponer un gran avance cuali-

que le permiten realizar la transferencia de combustible a gran altitud y velocidad.

Para hacernos una idea aproximada de las capacidades del TK-17, denominación española que corresponde a los Boeing 707 cisternas, serían capaces de desplazarse desde su base de Torrejón hasta las zonas del Adriático donde se realizan los reabastecimientos para las operaciones en la zona de los Balcanes, estar en órbita una hora y poder transferir en ese tiempo unas 70.000 libras de combustible, recuperándose posteriormente en su base de partida.

Los TK-17 han participado en numerosos ejercicios de reabastecimiento, tanto en territorio nacional como en el extranjero, encontrándose sus tripulaciones muy familiarizadas en este tipo de operaciones. Su intervención en los ejercicios Red Flag y Green Flag, celebrados en la base norteamericana de Nellis, puso de manifiesto la valía de estos medios, siendo una pieza clave en la demostración de la capacidad de proyección de la fuerza del Ejército del Aire, al trasladar por sus propios medios un grupo de cazabombarderos F-18 así como al personal y material necesario para su empleo operativo.

TRANSPORTE LOGISTICO Y DE PERSONAL

Las características de los medios con que cuenta el Grupo 45 hace que sus misiones sean muy variadas. De entre ellas podemos destacar, por el riesgo que entraña en muchas ocasiones, la **repatriación** tanto de miembros de la colonia española como de otras nacionalidades residentes en áreas de conflicto, cuya evacuación resulta necesaria independientemente de la delicada situación que atraviese la

zona, que en muchas ocasiones no haría desaconsejable. Así podemos mencionar la actuación por este motivo de aviones de la Unidad en Argelia, Angola, Abudhabi o la más reciente de refugiados kosovares.

Por la repercusión que tiene en la sociedad y en los medios de comunicación también debemos destacar las misiones de **ayuda humanitaria** con las que se muestra la solidaridad del pueblo español con los afectados por catástrofes naturales o hambrunas. Estas misiones comenzaron a ser desempeñadas por los DC-8, para transmitir con posterioridad el relevo a los Boeing 707. La capacidad de sus bodegas, que le permiten almacenar más de diez mil kilos de carga, unidos a su velocidad y gran alcance, le convierte en un medio muy capaz para el desempeño de este tipo de operaciones. El Salvador, Colombia, Méjico o Mozambique son algunos de los lugares en los que los aviones del 45 Grupo



Foto: J. Ballesteros

tativo, llegando a disponer de cuatro aviones dedicados a este cometido, aunque nunca llegaron a estar todos configurados a la vez para este tipo de misiones, al existir aviones dedicados básicamente al transporte de autoridades, aunque estaban capacitados para ello por medio de consolas portátiles.

En la actualidad las misiones de calibración, tanto de las ayudas civiles como de las militares, son realizadas por una pareja de Falcon 20 de la que como se puede imaginar se obtiene un altísimo rendimiento.

REABASTECIMIENTO EN VUELO

Los dos Boeing 707 del Grupo 45 constituyen sin lugar a duda el medio más potente con que cuenta el Ejército del Aire para este tipo de operaciones debido no solo a su gran capacidad de combustible sino también a sus características de vuelo,



llegaron como muestra de esperanza. Por su proximidad en el tiempo tenemos que recordar los vuelos realizados a El Salvador con motivo de los distintos terremotos que sacudieron el territorio de este castigado país. En este caso concreto la diligencia en llegar a la zona del siniestro significa la diferencia entre participar en el rescate de supervivientes o la búsqueda de fallecidos, las tripulaciones son conscientes de ello por lo que todas las prisas son pocas en aprestar el avión para la misión. Los perros, aunque transportados en jaulas especiales y estibados en la bodega, van a ser los pasajeros más mimados.

Otra de las misiones encomendadas a los aviones del 45 Grupo son las **aeroevacuaciones médicas**, en particular las relacionadas con el personal militar destacado en el extranjero, como sucede en la actualidad con las tropas españolas que operan en el área de los Balcanes. En ellas se traslada un reducido equipo médico, especialista en este tipo de operaciones, junto con el material clínico adecuado hasta el lugar donde se harán cargo del herido que normalmente viene en una situación muy delicada. La consciencia de la importancia del tiempo en estas misiones obliga a que las tripulaciones actúen con la máxima diligencia.

La presencia cada vez más activa de militares españoles en operaciones internacionales obliga a dedicar una serie de medios para trasladarlos a las zonas de despliegue y abastecerlos posteriormente. En este ámbito podemos situar también tanto a las misiones de **apoyo a distintos destacamentos**

de Naciones Unidas, como los de UNTAG en Namibia y Angola, ONUCA en Centro América, UNSAL en El Salvador o UNPROFOR en la exYugoslavia, así como a las de apoyo a unidades de los tres Ejércitos desplegadas en territorio extranjero, como sucedió en la Guerra del Golfo o actualmente en el conflicto de los Balcanes.

Ha sido un largo camino el recorrido por la Unidad desde su creación. Un camino jalonado de dificultades que no le impide afrontar el futuro con ilusión. La adquisición de nuevo material, concretamente de una pareja de Airbus 310 para sustituir a los Boeing 707, así como la posible adquisición de alguna unidad adicional de Falcon 900 que permitiese retirar el Falcon 50 y homogeneizar de esta manera la flota con las ventajas que ello representa, hace que las expectativas no puedan ser mejores.

Pero en muchas ocasiones el rendimiento de una unidad no depende exclusivamente del material con el que está dotada, sino también del buen hacer y de la dedicación de sus integrantes, no exento de ciertas dosis de sacrificio personal, sin olvidar el familiar, que es el que ha permitido durante su dilatada existencia al 45 Grupo obtener el máximo rendimiento del material asignado. Si a este manifiesto espíritu de sacrificio le unimos la ilusión de sus componentes, así como la experiencia que da el paso del tiempo, obtendremos sin duda un cocktail que permitirá a la unidad adentrarse en el siglo XXI manteniendo el prestigio y eficacia que ha acreditado hasta el momento. ■