

El 43 Grupo en la campaña contra incendios

El año 1.990 puede considerarse, cuando menos, un año interesante para esta Unidad cuya misión principal es la colaboración en la extinción de incendios forestales. Misión que se enmarca en las llamadas "otras" misiones según el editorial de la Revista Aeronáutica y Astronáutica (Abril de 1.990) en el que también puede leerse que "Al hablar del Ejército del Aire y, en especial, de su Fuerza Aérea, siempre hay que tener en cuenta las Unidades que desarrollan funciones no específicas militares..., por su permanente labor en favor del conjunto de la sociedad española".

Como misiones secundarias, dadas las características de su material, puede citarse el transporte, salvamento y alguna otra, como el uso de dispersantes para combatir manchas de petróleo en el mar, que en un futuro pudiera asignársele.

Un ligero repaso a este año permite el siguiente resumen sobre los principales aspectos en las áreas operativa, de personal y de material.

En el área operativa, es sabido que el 43 Grupo centra su mayor esfuerzo en lo que se conoce como "Campaña contra incendios" que, con posibles variaciones, comprende el periodo entre el 15 de junio y el 30 de septiembre (este año se dió por finalizada el día 8 de octubre).

La Unidad, durante este periodo y en estrecha coordinación con el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza

(ICONA), ha cumplido su misión desplegando sus medios aéreos en los distintos destacamentos que permiten una cobertura adecuada según la situación y zonas de riesgo.

Debe decirse que no todos los destacamentos se activan a la vez ni con el mismo número de aviones, aspectos que van modificándose en función de la zona y riesgo de incendios según la época del año; de modo que, a modo de ejemplo, mientras Manises se activó, con un avión, desde el 15 de junio hasta el 30 de septiembre, Santiago de Compostela no lo hizo hasta el 15 de julio, inicialmente con un avión, para terminar a primeros de octubre con

una disponibilidad, durante el último mes, de tres aviones operativos.

Esta campaña, de 1990, ha supuesto el compromiso diario de 10 aviones operativos de los 15 con que ha contado la Unidad; compromiso cumplido y que en varias ocasiones ha sido puesto a prueba al tener que empeñar todos los medios en incendios simultáneos producidos en zonas diversas.

El cuadro número 1 refleja, entre otros, los datos concretos de extinción dentro del periodo de campaña y en los distintos destacamentos.

Retrocediendo al comienzo natural del año, la Unidad se dedica principalmente, desde ese momento hasta el inicio de la campaña, al desarrollo de los correspondientes planes de instrucción, así como a la colaboración en ejercicios de salvamento y supervivencia (SURMAR). No obstante, la misión principal es permanente, de ahí que siempre haya un mínimo de 2 aviones en alarma y la posibilidad de esta-

EXTINCIONES REALIZADAS DURANTE 1990 CAMPAÑA 1990:

Desde el 14 de Junio de 1990 al 08 de Octubre de 1990

DESTACAMENTO	SALIDAS A EXTINCION	HORAS DE EXTINCION	CARGAS DE AGUA EN EXT.
REUS	73	179:40	356
JEREZ	55	130:15	223
POLLENSA	40	94:00	322
VALENCIA	87	218:15	403
SANTIAGO	271	626:20	1951
ALBACETE	56	140:10	201
MADRID	120	33:50	577
TOTALES	702	1722	4.033

TOTAL EXTINCIONES HASTA EL 05 DE NOVIEMBRE DE 1990

	SALIDAS A EXTINCION	HORAS DE EXTINCION	CARGAS DE AGUA EN EXT.
CAMPAÑA 1990	702	1722:30	4.033
RESTO DEL AÑO	92	280:40	460
TOTALES	794	2003:10	4.493



Avión CL-215T en Pollensa.

blecer destacamentos temporales aún fuera de los periodos normales de despliegue. En este sentido, la sequía invernal en el norte de España motivó la intervención desde el 1 de Enero de 1.990 en 86 misiones de extinción, con un total de 267 horas de vuelo y 461 cargas de agua y el destacamento de dos (2) aviones, desde el 19 de febrero hasta el 23 de marzo en los aeropuertos de Asturias y Santander.

El cuadro número 2 resume los totales de la actividad operativa de esta Unidad durante 1990.

En cuanto al área de personal, y por el esfuerzo principal del verano, la Unidad ha contado con 16 tripulaciones completas y, desde luego, con personal para la importante labor de apoyo en tierra y ha contado con el inestimable concurso de personal agregado en comisión de servicio, cuatro Oficiales Superiores que, aún no estando destinados en la Unidad, mantienen su nivel

operativo en el material UD-13 dado que realizan en la misma su adiestramiento periódico; igualmente fueron comisionados, hasta el final de la campaña, dos oficiales a quienes durante la misma, les fué asignado otro destino.

La incorporación de dos oficiales del Cuerpo General y de 6 oficiales Militares de Empleo ha supuesto y supone un esfuerzo adicional en el área de instrucción que debe rendir sus resultados de cara a la próxima campaña de extinción.

En otro orden de cosas, este año se produjo la sustitución en el mando de la Unidad, cesando el Coronel D. José L. James Grijalbo que fue relevado el día 28 de mayo por el Coronel D. Martín Cánovas Sarabia.

En el apartado de los recuerdos, hay que recoger la muy lamentable pérdida, por enfermedad, del Comandante D. Carlos Mourelo Rodríguez (q.e.p.d.).

Modernización del material UD-13. El año 1.990 ha supuesto un hito importante en el proceso de modernización de la flota de aviones Canadair CL-215, proceso que se inició el año anterior con la firma el 3 de agosto, del "Acuerdo para modernizar y aumentar la flota de trece (13) aviones bombarderos de agua", entre el Reino de España - representado por el Director General de ICONA - y Bombardier INC. (Canadá).

Este acuerdo suponía, entre otros aspectos económicos, técnicos y logísticos, la compra de ocho (8) aviones CL-215 y dos (2) aviones CL-215 modificados y remotorizados ("Turbo"). También se adquirirían trece (13) equipos de remotorización y modernización (8 para los aviones antes citados y 5 para otros tantos aviones más antiguos).

En resumen, a la terminación del programa (mediados de 1992), el 43 Grupo estará dotado

ACTIVIDAD OPERATIVA DURANTE 1990
Hasta día 5 de Noviembre de 1990

	MISIONES DE EXTINCIÓN		MISIONES DE INSTRUCCION Y OTRAS					UNIDAD TOTAL GENERAL	
	CAPÑA. RESTO		TOTAL	INS	NAV	SAR	OTRAS	TOTAL	
	1990	AÑO							
Salidas	702	92	794	587	474	3	29	1093	1887
Cargas de agua	4033	460	4493	2678	10	--	38	2726	7219
Agua lanzada*	22181	2530	24711	14729	55	--	209	14993	39704
Horas de vuelo	1722:30	280:40	2003:10	1089:05	800:55	4:45	31:55	1926:40	3929:50

(*) Se considera una media en litros de 5.500 litros por carga, los datos se dan en miles de litros.

con 15 aviones CL-215T modificados y remotorizados con motores Pratt & Whitney 123 AF (turbohélice) similares a los que equipan el DASH-8 o el ATR42. El resto, hasta 23 aviones, es previsible que sea enajenado; de hecho, los aviones 06 y 10 fueron vendidos a Italia y trasladados en vuelo a Roma, por tripulaciones del 43 Grupo, el día 11 de junio. A este respecto, y por satisfacción de aquellos que lo han hecho posible (MALOG, Maestranzas Aéreas y la propia Unidad) quede aquí constancia de la felicitación recibida en la Jefatura del Grupo, por parte de la actual compañía explotadora, referida a todos los miembros del Ejército del Aire que han participado en la operación y mantenimiento de dichos aviones.

Dentro del programa y concretado el año 1990, se ha efectuado el traslado en vuelo de cuatro aviones a Montreal (Canadá) en dos expediciones llevadas a cabo en los meses de Junio y Octubre. La primera, con los aviones 16 y 19, se inició el día 24 de junio, desde Torrejón, para finalizar el día 29 en Cartierville (Montreal) después de las siguientes etapas: 24-06 Torrejón - Lajes 08:35 horas /vuelo.

27-06 Lajes - St. John's (Terranova)11:55 horas/vuelo

29-06 St. John's - Montreal07:20 horas /vuelo

TOTAL27:50 horas /vuelo

El 28 de octubre, se inició la segunda expedición para la entrega en Montreal de los aviones UD-13-17 y 20. El viaje se efectuó como sigue:

28-10 Torrejón - Lajes 11:40 horas.

29-10 Lajes - St. John's 11:00 horas.

31-10 St. John's - Montreal 7:10 horas.

TOTAL 29:50 Horas.

En cada viaje se contó con el inestimable apoyo de un C-130 del Ala nº 31, con el que, además, se produjo la recuperación de las tripulaciones y el transporte de motores y otros repuestos para el material UD-13.

TOTAL GENERAL

SALIDAS A INCENDIO	11.815
CARGAS REALIZADAS	155.073
AGUA LANZADA	755,365(*)
HORAS VOLADAS	
UD-13	64.366:40
U-9	3.462:35
TOTAL	67.829:35

(*) MILLONES DE LITROS

Estos vuelos han supuesto el traslado de los cuatro primeros aviones a través del Atlántico, realizados en dirección Este - Oeste de los 9 previstos de llevar a Canadá para su remotorización.

La situación, en relación con el programa de remotorización es la siguiente: hay seis (6) aviones en la Factoría Canadair (Montreal) en fase de sustitución de sus motores convencionales Pratt & Whitney R-2800 CA3, por los ya mencionados PW 123 AF (Turbopropulsión). Dos aviones, ya remotorizados, se encuentran en la Maestranza Aérea de Albacete donde se terminan las últimas modificaciones que deben permitir su entrega al 43 Grupo a primeros de 1.991. Y trece (13) aviones, en Torrejón, con motor convencional, de los que cinco (5) seguirán el mismo proceso de modernización en Canadá, mientras que, a dos (2) de ellos, les será efectuado, totalmente, en la citada Maestranza.

Quedarán pues, seis (6) aviones no remotorizados que, previsiblemente serán vendidos, como antes se dijo, si bien uno de ellos tal vez merecería un puesto en nuestro Museo del Aire.

En cuanto a los dos aviones ya remotorizados, actualmente en Maestranza, uno de ellos, el C-FIKS, llegó a España el día 10 de Agosto todavía en fase de pruebas y homologación; bajo control de la Jefatura del Grupo efectuó vuelos de evaluación realizando 34 horas de vuelo en misiones de extinción.

El fin de 1990 debe coincidir con la certificación del nuevo material CL-215 T, y la casi inmediata entrega de los dos primeros al 43 Grupo de FA's lo que permitirá iniciar con hecho tan importante una nueva etapa a partir de 1.991.