

## Fin de campaña para el 43 Grupo

**C**uarenta y tres años hace ya que se fundó el 404 Escuadrón. Hace cuarenta y tres años que el Ejército del Aire inició su dedicación a la lucha contra el fuego forestal para que hoy, como 43 Grupo de Fuerzas Aéreas y como compañero de viaje de la Unidad Militar de Emergencias (UME), contribuya con su quehacer diario a luchar contra el enemigo público número uno del verano: EL FUEGO.

Cuando la sociedad española comienza a mirar en dirección a un merecido descanso estival, la UME y el 43 Grupo de FF.AA., con sus apenas 160 hombres y mujeres, miran hacia el comienzo de una Campaña de Lucha contra Incendios que empieza cada año con la esperanza de que todo el tiempo dedicado a la instrucción y adiestramiento durante los largos meses de invierno se necesite lo menos posible.

Dice un antiguo lema de la Unidad: "¡DONDE PONGO EL OJO...MOJO!". Y es que cuando es necesario, los aviones del 43 Grupo, distribuidos por toda la geografía de España, nunca fallan, constituyen la fuerza pesada y certera de este peculiar combate.

Allí están para servir a España y a sus ciudadanos. Para luchar junto al resto de hombres y mujeres de la UME contra ese monstruo que parece autoalimentarse que es el FUEGO. Contra ese odioso elemento que, generado por la fatalidad, por las inclemencias de la Naturaleza, por la imprudencia de los incívicos o por la maldad de algunos desalmados surge año tras año para destruir esos campos y bosques que enriquecen la geografía española.

La Campaña de 2015 finalizó. No fue tan mala como auguraban ciertos profetas, pero tampoco tan buena como para decir que el 43 Grupo no haya tenido que dar un año más lo mejor de sí mismo en su incansable guerra contra el fuego. No obstante, es hora de hacer balance y de que nuevamente los miembros de esta Unidad puedan entonar su lema oficial: "¡APAGA Y... VÁMONOS!"

Comienza por tanto un nuevo período de instrucción para unos, de aprendizaje para otros, de trabajo para todos; con los ojos puestos en la campaña que viene, esperando no ser necesarios nunca más, pero sabiendo que esta ilusión y este deseo son un imposible, y que deberán estar prestos para la acción y para ayudar allá donde se les necesite.

Enhorabuena por vuestra profesionalidad y por el magnífico servicio que prestáis a España.

FRANCISCO MOLINA MIÑANA  
General de División del EA  
Segundo Jefe de la UME



# 43 Grupo, ahí estamos

ANTONIO ÁLVARO GONZÁLEZ  
*Coronel del Ejército del Aire*

**L**a Campaña del Lucha Contra Incendios Forestales (CLIF) toca a su fin y ello nos da pie a llevar a cabo la consiguiente reflexión.

Continuamente nuestra vida profesional nos conduce por caminos diversos y en todos ellos siempre encontramos tiempo de aprendizaje, tiempo de entrenamiento, tiempo de aplicación de nuestros conocimientos y finalmente tiempo de análisis.

Cuatro son los niveles del miedo: Temor, Terror, Pánico y Estupor. A lo largo de la vida militar, se descubre que existe un quinto nivel del miedo que permanece con nosotros toda la vida: EL RESPETO. Es lo que contesta un paracaidista o un piloto ante una misión complicada. ¿Miedo a lo que voy a hacer? ¡Para nada! ¡Pero le tengo cierto respeto!. Pues bien, en el 43 GRUPO nadie tiene miedo cuando acude a una extinción pero no hay quien le pierda el respeto a la misión que realiza... y es que no es para menos.



La primera impresión que un piloto tiene al llegar al 43Gr es que algo aquí es diferente. ¿Eso que veo en la plataforma es un avión, un barco o... un engendro de la naturaleza?

Efectivamente, nada es lo que parece y nada se parece a lo que hayamos conocido antes.

La primera vez que se ve un pantano en vuelo con intención de entrar en él (cosa nada habitual en un piloto del E.A.), uno piensa que algo falla. ¡La última vez que pasé por aquí, ese pantano era mucho más grande!

La primera vez que se ve el mar con intención de posarse sobre él, uno piensa que las olas no son muy grandes y sin embargo cuando cabalgas sobre ellas, parece que la espalda se te va a partir en cualquier momento.

Todo ello nos lleva a que nuestro nivel de "respeto"

el futuro, y el análisis que realizaremos posteriormente estará basado sin duda alguna en datos. Datos que nos dirán con poco margen de error, cómo fue la presente campaña y qué esfuerzo nos supuso día tras día, durante los cuatro meses que duró la misma.

Procedamos a analizar la Campaña 2015 y para ello trataremos distintos aspectos de la misma, las conclusiones, las dejaremos para que cada lector saque las suyas propias y decida dónde estamos, qué hemos hecho y cómo lo hicimos.

No obstante y para evitar posteriores equívocos debemos decir ahora, sin temor a equivocarnos, que no ha sido una buena Campaña, nunca lo es cuando se produce un solo incendio forestal y el 43 Grupo debe actuar para contribuir a su extinción, aun así, no resultó al final tan malo como se esperaba en un principio.

vaya en aumento a medida de que nos vamos dando cuenta de dónde nos hemos metido y hasta dónde debemos llegar.

La misión es la que es, no hay otra, y debemos cumplirla pues nadie hay en otro Escuadrón, Grupo o Ala que pueda llevarla a cabo si nosotros no somos capaces, y todo ello hace que el espíritu de nuestros tripulantes mire hacia adelante y busque llevar a cabo su misión a la perfección sin perderle nunca el respeto a lo que hacen.

Como en cualquier actividad que realizamos en la vida, las estadísticas están ahí para decirnos cómo fue, cómo ha sido y lo que podemos esperar en

## PRE-CAMPAÑA

Esto es, todo el año salvo el período de la Campaña de Lucha contra Incendios Forestales.

Efectivamente, si bien durante los meses de, llamémoslo así, baja actividad, tan sólo se mantienen dos aviones en situación de alerta para posibles actuaciones en incendios forestales, la Unidad tiene otra misión no menos importante, esto es, conseguir llevar a todos sus miembros a un nivel de instrucción adecuado para que, durante los períodos de la CLIF no se encuentre resquicio ni carencia alguna en los conocimientos o habilidades necesarios para el cumplimiento de su deber.

Es momento para que la Sección de Instrucción despliegue todo su potencial y sea capaz de incul-

car los conocimientos necesarios en todos y cada uno de los pilotos del Grupo. Algunas de sus misiones fundamentales son:

- Calificar a los tripulantes en los dos sistemas de armas presentes (CL-214T y CL-215).
- Instruir a las tripulaciones en la gestión de emergencias en cabina.
- Instruir a las tripulaciones en la gestión de Crew Management (CRM).
- Llevar a cabo los cambios de nivel requeridos por los tripulantes.
- Realizar el seguimiento y verificar el cumplimiento del PAB.
- Programar los vuelos necesarios para mantener la aptitud de los tripulantes en los dos sistemas de armas presentes.

El día a día transcurre girando al ritmo que marca la sección de instrucción. Revisión diaria de una emergencia y de un sistema del avión por parte del escuadrón de FF.AA. así como revisión desde el punto de vista de mantenimiento de un sistema o parte de él por el escuadrón de mantenimiento.

Dos briefing semanales de la sección de seguridad en vuelo para analizar accidentes, incidentes, enseñanzas y recomendaciones elaboradas por la sección de seguridad de vuelo del EMA. Tres períodos diarios de simulador para mantenimiento del nivel de calificación e incremento de la capacidad CRM de los distintos tripulantes. Realización de simulacros de emergencia programados así como jornadas de Seguridad en Vuelo en cumplimiento de lo ordenado por el Estado Mayor del Aire.

Y todo esto con una coordinación y control exhaustivo que permita mantener el correcto desarrollo y el equilibrio de las actividades en una Unidad en la que, en este período del año, sus miembros aprovechan para llevar a cabo sus permisos anuales ya que, evidentemente, no pudieron coger ninguno durante los cuatro meses de campaña.

Y es que desde el mes de mayo, todos los permisos están cancelados y todos los cursos solicitados

*Despliegue y cobertura del 43 Grupo de FF.AA.*



son rechazados. La Unidad intensifica las conferencias, repasa procedimientos, analiza errores pasados, implementa soluciones y mejoras encontradas y finalmente, se concientia para un nuevo verano de trabajo lejos de su base de origen.

### CAMPAÑA CLIF 2015

Nuevo año, nuevas condiciones de trabajo.

En la presente campaña se aceptó la nueva propuesta de despliegue efectuada por el MAGRAMA (Ministerio de Agricultura y Medio Ambiente). El 43 Grupo incrementaría su esfuerzo en dos aviones más, destacados en la B.A. de Matacán (Salamanca), con el objeto de cubrir un sector amplio de la geografía española muy castigado habitualmente por los incendios forestales, hablamos de las provincias de Leon, Zamora y Asturias.

El MAGRAMA define sus zonas de riesgo de incendios y con base a ellas define sus necesidades de medios de lucha contra el fuego. Con el nuevo destacamento, la cobertura del territorio nacional es prácticamente absoluta, no obstante, si la necesidad lo exige, el 43 Grupo está siempre dispuesto y preparado para re-desplegarse en cualquier otra Base Aérea o aeropuerto civil que se decida por el tiempo que sea necesario, pues otra característica muy importante de esta Unidad es que es autosuficiente para desplegarse una y otra vez durante toda la Campaña de Incendios.

En realidad, es bastante frecuente que, con el fin de optimizar el tiempo de operación en un incendio determinado, los aviones procedentes de un destacamento tengan que pernoctar en un aeropuerto que esté próximo al mismo y así rentabilizar al máximo las horas de vuelo y lo que es más importante, reducir el tiempo de tránsito desde la base de origen a la zona de operaciones.

Para poder asumir este mayor despliegue de fuer-







zas, el MAGRAMA comunicaba al E.A. su intención de retornar a sus filas el avión UD-14-34 que había sido cedido a la empresa INAER y con el que el 43 Grupo conseguiría alcanzar la cifra de 18 aviones durante la campaña (14 UD-13 y 4 UD-14).

La campaña se afrontaba con un esfuerzo e implicación totales para el Grupo. Ocho Bases de despliegue distribuidas por todo el territorio nacional. Si bien es cierto que las Bases de Despliegue suelen ser las habituales (Zaragoza, Pollensa, Albacete, Santiago, Málaga, Badajoz y Torrejón), este año hemos tenido una importante novedad; con la previsible entrega del avión UD.14-34, se re-abrió el destacamento de Salamanca con dos aviones, incrementando además en 15 días la duración de la campaña durante el mes de octubre.

Y digo bien, ocho bases de despliegue, pues en Torrejón, si bien se mantienen los aviones extra que sirven de back-up y pueden sustituir en un momento dado a aviones con averías importantes en los diferentes destacamentos, el personal que permanece en la B.A. de Torrejón no es superior al que pueda permanecer en otros destacamentos y de hecho, en ocasiones es inferior al, por ejemplo, existente en Santiago de Compostela.

El 43 Grupo se compromete a mantener sus medios operativos disponibles todos los días de orto a ocaso, ello se debe a que sus aeronaves no están preparadas para operar misiones de extinción en condiciones nocturnas y por ello, la toma de agua en pantanos, ríos o mar resulta inviable.

Pero el esfuerzo va más allá. Cada aeronave cuenta con dos tripulaciones, una de alarma diaria y una segunda de alerta, encargada de llevar a cabo la alarma del día siguiente, pero también preparada para efectuar un tercer período de incendio en el caso de que la tripulación de alarma alcance su máximo de nueve horas de vuelo y sea preciso continuar la actividad aérea hasta el ocaso.

Con unas cuentas simples, trece aviones con cuatro pilotos y dos mecánicos de vuelo por avión hacen 78 tripulantes operativos necesarios para la Campaña, lo cual no difiere mucho del número total de tripulantes existentes en la Unidad. El margen, por tanto, es mínimo, pero ponerse enfermo en el 43 Grupo en plena campaña no es un factor a tener en cuenta por ninguno de sus integrantes.

A todo esto debemos sumar el maremágnum que se genera entre quincenas con una gran parte del personal del Grupo desplazándose de un destacamento a otro con el fin de reajustar a todas las tripu-

#### DISTRIBUCIÓN DEL ESFUERZO OPERATIVO (AERONAVES) EN LA CAMPAÑA 2015

	1/15 Jun.	16/30 Jun.	1/15 Jul.	16/31 Jul.	1/15 Ago.	16/31 Ago.	1/15 Sep.	16/30 Sep.	1/15 Oct.
Zaragoza	0	1	2	2	2	2	2	1	0
Pollensa	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Albacete	0	1	1	1	1	0	0	0	0
Santiago	0	0	2	2	2	3	3	3	0
Salamanca	0	0	2	2	2	2	2	2	2
Málaga	0	1	2	2	2	2	2	1	0
Badajoz	0	0	1	1	1	1	1	1	0
Torrejón	3	4	2	2	2	2	2	4	2
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>4</b>

laciones y personal de apoyo. Cambio de personal que es imprescindible para evitar la monotonía y automatización de los quehaceres diarios y, evidentemente, para que todo el mundo tenga las mismas oportunidades en cuanto a la estancia en los destacamentos “deseados” y los “no deseados”. Se aprovecha entonces para llevar a cabo el reconocimiento e instrucción en todos aquellos pantanos, ríos, lagos y costas que durante el resto del año no son accesibles por su distancia a la Base de Torrejón. Por otra parte, resultan imprescindibles las rotaciones toda vez que siempre hay destacamentos de mayor actividad que otros y se trata así de que el esfuerzo realizado y la experiencia en extinción alcanzada sean parecidas para todos los miembros del Grupo.

El 43 Grupo lo pone todo, lo da todo en beneficio de la Campaña, pero sin el apoyo de las Bases de despliegue y de su personal, el esfuerzo sería inútil pues no habría forma humana de sacar todo el trabajo adelante en el tiempo requerido. La labor de apoyo que realiza su personal y la cesión de materiales, medios e instalaciones, en muchas ocasiones a costa de su propia comodidad, resulta realmente impagable e imprescindible para que, a la hora de la verdad, la única preocupación que pueda tener una tripulación en labores de extinción sea la propia misión. En este sentido, la reapertura del destacamento de la B.A. de Salamanca supuso un reto que fue solventado a la perfección y el 43 Grupo operó desde la misma a pleno rendimiento, toda vez que, desgraciadamente, este año resultó uno de los destacamentos de mayor implicación en la extinción forestal.

Tal como indicamos anteriormente, este año ha sido especial por muchos motivos y uno de ellos fue la recepción del hijo pródigo, el UD-14-34, el cual tras un período mínimo en el 43 Grupo, fue cedido a la compañía INAER para su operación durante un año.

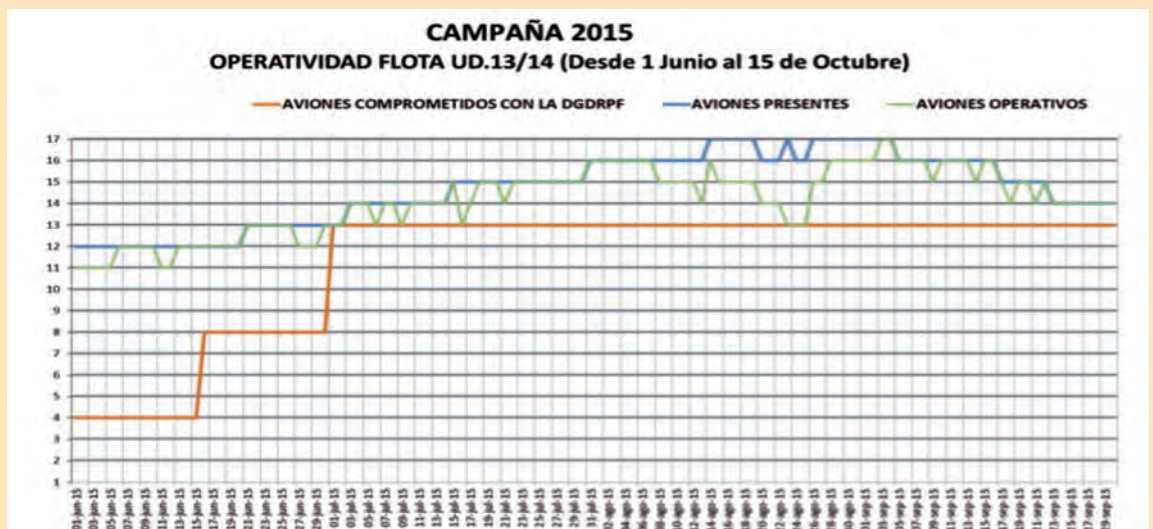
La misión si bien a priori pudiera ser sencilla, incorporaba ciertos aspectos discordantes que podían



ser motivo suficiente para entorpecer el proceso. Tras un año de operación en otras manos y apenas 50 horas de vuelo voladas en dicho período, todo hacía pensar que no iba a haber demasiados problemas en recuperarlo, pero ya se sabe, un avión que no vuela es el lugar más propicio para que se produzcan averías sorprendentes e inesperadas, a ello se sumaba la incorporación de un nuevo sistema de navegación distinto al existente en el resto de la flota y que iba a suponer un esfuerzo añadido durante el proceso.

La instalación del nuevo ICU/FMC (Integrated Control Unit/Flight Management Computer) no iba a ser factor determinante toda vez que con fecha 16 de Junio la casa Bombardier emitía un boletín de servicio en el que autorizaba y validaba dicha instalación. Aun así, la tripulación implicada en

Gráfica de operatividad.





Ismael Abeytua

las pruebas en tierra y en vuelo, deberían “hacerse” con el sistema antes de proceder a dichas pruebas. Finalmente y tras una exitosa verificación del estado de la aeronave, ésta fue trasladada a la Maestranza Aérea de Albacete para su pintado y recepción oficial.

La campaña continuó durante todo el calendario previsto, con unos días más aciagos que otros y unos más relajados que otros, pero lo cierto es que las necesidades previstas fueron cubiertas sin grandes sobresaltos ni grandes imprevistos. La gráfica de operatividad demuestra el magnífico nivel mantenido durante todo ese tiempo.

Los números están ahí y no se pueden negar. El mes de Julio fue malo, realmente malo, casi mil horas voladas (la cuarta parte de las horas asignadas en el PAEA) muestran el esfuerzo realizado. En este mes se produjeron los incendios más graves del verano y que requirieron el mayor esfuerzo por parte de la Unidad siendo el incendio de Luna en Zaragoza el peor de este mes.

El mes de Agosto fue algo mejor (unas 600H/V) y mostró la tendencia a mejorar, aunque hubo que actuar en el segundo incendio más grave de la temporada en la provincia de Cáceres durante varios días con la participación de aviones procedentes de distintos destacamentos.

La temporada finalizó, afortunadamente, mucho mejor de lo que empezó y el mes de Septiembre podríamos definirlo como “tranquilo” con apenas cincuenta horas de vuelo en misiones extinción y sin ningún incendio que podamos tildar de “importante”.

Podemos decir, por tanto, que no ha sido un año demasiado malo, al menos ha sido bastante mejor de lo que esperábamos porque tras un año

2012 nefasto y dos años de relativa tranquilidad, los “viejos del lugar” no auguraban nada bueno para el 2015. Las lluvias acaecidas en invierno y dos años sin grandes incendios suelen ser señal de que la vegetación en los bosques españoles aumenta considerablemente y por tanto este “combustible” convierte los montes de España en el lugar idóneo para grandes desastres. No fue así y todos en el 43 GRUPO nos alegramos de que finalmente no nos hayamos tenido que emplear a fondo en el tramo final de Campaña, solo nos queda esperar que el año que viene empiece igual que este terminó y que luego siga por el mismo camino. (Cuadro).

Pero a fecha de hoy todavía no podemos cantar victoria, quedan 15 días por delante en la que cualquier tormenta de otoño puede hacer que salte la chispa fatídica o que cualquier desalmado puede decidir iniciar otro incendio, pues no olvidemos que la mayor parte de los incendios producidos en España se deben a la negligencia, al vandalismo o a la criminalidad de alguna persona, y el que lo dude, que intente, por curiosidad, iniciar una hoguera en el patio de su casa con un trozo de cristal, botella o cigarrillo y verá lo absolutamente difícil, por no decir imposible, que resulta.

#### RESUMEN DE ACTIVIDAD DEL 43 GRUPO EN LA CLIF

	MISIONES	HORAS
Julio	320	920:00
Agosto	245	609:00
Septiembre	12	43:00

Es hora de volver a casa, las peticiones de permiso de verano se multiplican en Secretaría y lo que es peor, no se pueden aceptar todas ellas, el E.A. sale de su letargo veraniego y exige que todas sus unidades funcionen al máximo rendimiento, el 43 Grupo no es una excepción y debe afrontar sus obligaciones invernales y lo que es más importante aún, sus necesidades de instrucción y preparación para la próxima campaña. No nos olvidemos que si bien la unidad está enfocada a la Campaña de Verano, también es cierto que está pronta para luchar contra el fuego en cualquier época del año en territorio nacional o para acudir en apoyo de cualquier otra nación que lo precise en el momento que se le ordene, tal y como ya ha ocurrido en numerosas ocasiones.

Efectivamente, tal y como dice el lema de la UME, (Mando Operativo del 43 Grupo en Campaña), nuestra unidad es su fiel reflejo, y dudo mucho que exista otra más preparada que esta, PARA SERVIR a España y a sus ciudadanos (sobre todo en verano). •



*Como se convierte un corto vuelo de instrucción en un día entero de extinción*

# Un día cualquiera durante la campaña 2015

JOAQUÍN SANTA PAU ARMÁN  
*Teniente Coronel del Ejército del Aire*

**E**legí la primera quincena de julio en la B.A. de Albacete para contribuir como piloto en las pruebas en vuelo que hay que realizar después de las inspecciones de los aviones del 43 Grupo, que se efectúan en la Maestranza Aérea de Albacete.

Era el 8 de julio y ese día no había previsto realizar ninguna prueba en vuelo y yo no formaba parte de la tripulación de alarma.

Después de haber cambiado el avión CL 215T presente en el destacamento, por un CL 415 por causas de mantenimiento, surgió el tema de que había que realizar un vuelo de instrucción con instructor porque el mecánico de vuelo llevaba tiempo sin volar este material. El único instructor que había en ese momento era el que suscribe por lo que me "auto nominé" para realizarlo.

Aprovechando que todavía faltaba por hacer el reconocimiento anual de alguno de los pantanos de la zona del destacamento, decidimos efectuar las maniobras de carga y descarga de agua en ellos, en concreto en los embalses del Tranco de Beas y Guadalupe, a unas 60NM al suroeste de Albacete.

Como siempre que en Campaña salimos a hacer un vuelo de instrucción, previamente coordinamos cómo se nos avisará en caso de que se necesite el avión para acudir a un incendio, en este caso mediante la frecuencia de aproximación de Albacete.

Se efectuó el despegue a las 11:00.

En los embalses elegidos se hicieron las maniobras correspondientes (cargas, descargas y salidas de parado) y cuando ya pensábamos volvernos para finalizar el vuelo de instrucción que ese día iba a ser de unas 02:00 horas, fuimos contactados por Alba-





cete APP y nos dieron coordenadas y frecuencia de trabajo de un incendio cerca del pueblo de Montán, al este de Castellón. Eran las 12:15 y la misión de instrucción acababa de ser convertida en una misión de extinción real.

Enseguida calculamos la ruta y comprobamos el combustible por si se precisaba repostar en Albacete, opción que descartamos, y pusimos rumbo al incendio, buscando en el mapa algún pantano que estuviese próximo a la ruta, para poder cargar agua y así llegar con ella al incendio para perder el menor tiempo posible.

La primera carga la hicimos en el embalse de Benagéber (aunque nosotros lo conocemos por su anterior nombre, el Generalísimo) que nos pillaba de paso y aunque ese embalse ya se había reconocido esa Campaña y sabíamos que estaba en buenas

condiciones, como siempre hicimos nuestro reconocimiento previo buscando bajos, cables, embarcaciones, bañistas, pájaros, sentido del viento, etc, para elegir la mejor dirección y sentido de carga. Decidimos cargar contra la presa y efectuamos nuestra carga de agua prácticamente a tope ya que con el vuelo de instrucción y el desplazamiento hasta la zona de carga ya habíamos consumido el combustible necesario para permitirnos cargar al máximo de lo que permiten los depósitos de agua (en el CL-415, unas 13.500 lbs).

El incendio se veía desde bastante lejos pero, por la experiencia, sabíamos que íbamos a echar el resto del día al menos, trabajando en él. Además cuando llegamos a la zona del incendio vimos que se estaba quemando un monte con muchísimo arbolado que continuaba alrededor de él. Como el

incendio cambiase de ladera íbamos a tener problemas pues la superficie arbolada era grandísima y muy poblada.

A unas 5 NM de la llegada al incendio nos pusimos en contacto con el coordinador de medios aéreos del incendio, en la frecuencia asignada, en este caso un helicóptero que sobrevuela el incendio a una altura superior a la del resto de aeronaves de extinción.

Le dijimos que llegábamos con agua y le preguntamos cual era la zona de descarga. Nos asignó la zona más elevada de la parte oeste. Después de reconocer la zona en busca de cables, antenas u otros obstáculos, a una altura en la que no interfiriésemos otros tráficos (de hecho ya estaban operando tres helicópteros en la parte baja del este) le requerimos que nos diese la zona libre para descargar.

Cuando estuvo libre (en este caso libre de aeronaves pues la zona era tan escarpada que era imposible que el personal de tierra pudiese acceder a la zona de descarga), nos lo comunicó, efectuamos la descarga sin novedad y notificando zona libre, nos dirigimos a cargar agua a un punto de que estaba bastante más próximo que el anterior, el embalse de Arenós, situado a unas 5 NM de vuelo en dirección norte.

Ese día, hacía bastante calor pero no había demasiado viento por lo que todavía no había las peligrosas descendencias ocasionadas por la turbulencia que se suele formar por la conjunción del viento fuerte y la abrupta orografía de la zona del incendio. Sin embargo había muchísimo combustible vegetal pues era un área muy extensa de superficie arbolada junto con matorral lo que hacía difícil su extinción y muy peligrosa. Había muchísimas hectáreas de arbolado susceptible de quemarse.

Nos dirigimos al nuevo punto de carga, se hizo el preceptivo reconocimiento del embalse y nos dispusimos a cargar el agua para de nuevo volver al incendio. Esta vez la carga de agua era un poco más complicada que en el anterior, pues al no existir mucho viento que siempre que sea en cara nos ayuda acortando la maniobra, era aconsejable realizar una pequeña curva para aprovechar al máximo la superficie de agua y poder superar la presa del embalse con altura de seguridad suficiente.

Después de realizar unas siete u ocho descargas se unió a nosotros el Foca 19 procedente del destacamento en la B.A. de Zaragoza. Se puso en contacto con nosotros y le explicamos donde estábamos cargando, la forma de realizar la carga y la zona de descarga en las que estábamos trabajando en el incendio. Se puso a nuestra cola y nos dispusimos de nuevo a cargar uno detrás de otro, en pescadilla. Nos dirigimos de nuevo al incendio notificando al coordinador que ya éramos una formación de dos aviones pero que operaríamos como un solo medio para interferir menos en los tráficos de otras aeronaves y para no saturar la radio con comunicaciones innecesarias.



Después de realizar 14 descargas de agua nos tuvimos que retirar a repostar combustible a la base o aeropuerto más cercano que en este caso era el Aeropuerto de Valencia. Nos retiramos y allí se quedó trabajando el Foca 19 junto con el resto de medios aéreos.

Después de 4:10 horas de vuelo aterrizamos en Valencia para repostar y comer algo que ya iba siendo hora pues no nos olvidemos de que habíamos salido para un vuelo corto de instrucción. En cuanto estuvimos en el suelo llamé a Operaciones del 43 Grupo para dar las horas de vuelo y las descargas de agua y comunicarles que en cuanto estuviésemos listos les llamaríamos de nuevo para recibir la nueva orden de despegue al incendio, ya que presumíamos que íbamos a continuar trabajando en él.

Al no ser un destacamento del 43 Grupo o una base aérea, las operaciones de repostaje se suelen alargar más ya que en este caso la cisterna de combustible estaba repostando otros aviones comerciales y se demoró la operación más de lo que es habitual en nuestros destacamentos. Una vez repostado el avión tuvimos que esperar a que viniese a por nosotros un vehículo autorizado a mo-





Josué Hernández Carrillo

verse por el área de maniobras, ya que no está autorizado el caminar por la plataforma. En este caso fue el "follow me" quien muy amablemente nos acercó a la cantina de personal del aeropuerto para poder comer, ya que desde el desayuno no habíamos tomado nada pues se suponía que sólo íbamos a volar un "rato" y debían ser ya sobre las 16:00.

Una vez hubimos terminado de comer dimos el "listo" a Operaciones y nos confirmaron la salida de nuevo al mismo incendio. Cuando estábamos rodando para el despegue aterrizaba el Foca 19 que venía del incendio para repostar y comer. Nosotros despegamos a las 17:00 y nos dirigimos al incendio. Las condiciones del incendio eran aproximadamente las mismas pero ahora había más medios aéreos. Se habían unido tres hidroaviones monomotores, los denominados cariñosamente "zapatones". Cargaban en el mismo embalse que nosotros y había que coordinarse bien ya que su vuelo y maniobra de carga de agua es más lenta que la nuestra por lo que era normal que entre carga y carga les adelantásemos.

Al poco tiempo llegó al incendio el Foca 24 procedente del destacamento de Pollensa y po-

co después llegó de nuevo el Foca 19 desde Valencia, por lo que en el incendio, además de los tres helicópteros y los tres zapatones estábamos tres FOCAS, lo que da una idea de la magnitud del incendio o mejor dicho de la peligrosidad del mismo, si no se conseguía estabilizar.

El director de extinción, decidió que los FOCAS 24 y 32 nos recuperásemos al final del día en nuestros respectivos destacamentos de Pollensa y Albacete y el FOCA 19 se quedase en el Aeropuerto de Valencia, por lo que nos fuimos retirando paulatinamente del incendio para estar en el suelo al ocaso, primero el de Pollensa, después nosotros para llegar a Albacete y por último el Foca 19 que se quedarían en Valencia.

Tomamos en Albacete a las 21:40, en torno al ocaso, después de una jornada de 8:50 de vuelo habiendo realizado 43 descargas con nuestro avión sobre el incendio que, a pesar del trabajo desarrollado por todos los medios aéreos y terrestres, no se pudo apagar y se continuó trabajando en el mismo al menos un par de días más, pero de eso ya se encargaron otras tripulaciones...



# El regreso del 34 al 43 Grupo

RAÚL CORDERO PRÍNCIPE  
Capitán del Ejército del Aire



**P**rince, el 34 hay que recepcionarlo en Salamanca. Así empezaba una conversación telefónica con operaciones, que implicaba que los próximos días en el destacamento de Salamanca, todos los que allí estábamos luchando contra los incendios forestales como cada verano, íbamos a tener que hacer “horas extra”.

El famoso avión 34. Durante el verano de 2014 las noticias se llenaron de imágenes de este avión, que había costado 26,5 millones de euros a finales del 2013, y que fue adjudicado por trámite de emergencia a Inaer. El avión, sin embargo, debido a diversas causas, no estuvo operativo hasta el 18 de julio de ese año 2014 (33 días después de empezada



la campaña de verano), y su primera intervención en un incendio sucedió el 18 de julio, en Cogolludo, Guadalajara. Tras un año en manos ajenas y con apenas 50 horas de vuelo "nuestro 34" volvía a casa.

Tras la llamada telefónica, en seguida empezaron las operaciones para tener listo el avión cuanto antes. El personal se encargaba de las tareas de mantenimiento de los aviones destacados en Salamanca para la extinción de incendios y a la vez realizaba las comprobaciones y pruebas en tierra del "superhidroavión" (no lo digo yo, así lo llamó la prensa en sus días de fama).

donde se multiplicaban en la pista, de un avión a otro, para que, finalmente, la parte del equipo de tierra, estuviese terminada.

Afortunadamente para los pilotos, la parte de la recepción en vuelo fue sencilla, y se solventó con un total de tres salidas. El 21 de julio, acompañado por el capitán Muñoz y el brigada Alcalde, realizamos el primer vuelo, y las sorpresas llegaban una tras otra. Lo primero, al mirar el libro del avión. El contrato con Inaer era para 150 horas de vuelo durante la campaña de 2014, y apenas habían realizado 50. Una auténtica pena, puesto que "en nuestras manos" ese avión hubiera volado alguna hora más.



Poco a poco se acercaba el momento de empezar las pruebas en vuelo, y de pronto, surgieron varios incendios que lo complicaban todo. Los incendios de Oña (Burgos), Trabazos (Zamora) y Luyego (León), mantenían al personal del destacamento ocupado, y a la vez, había que seguir con la recepción del 34. El brigada Arsenio, y la sargento Re-

Al subir al avión, sorprendía el "olor a nuevo", esa sensación que se tiene cuando uno se sube a un coche recién comprado era similar al subir al 34. No tenía los olores típicos que cualquiera que se haya subido a un avión militar con varios años de empleo distingue, y si hubiera tenido el típico ambientador de pino verde que se usaban en los





coches hace ya algunos años, no me hubiera extrañado.

Pero lo que más me sorprendió fueron los protectores de plástico en el Sistema de Gestión de Vuelo, o FMS (Flight Management System) y las consolas laterales. No sabíamos si quitar esos plásticos del todo, lo que significaba arrancarlos como si fueran la tapa de un paquete de queso del Mercadona, o dejarlos un poco apartados para colocarlos al acabar, porque la verdad es que resultaba un poco molesto tener el plástico ese ahí. Acabamos dejándolo, porque para quitarlo, siempre hay tiempo, y una vez arrancado no habría manera de volverlos a poner.

Después, una vez “en faena”, todo eso quedó más o menos olvidado, y nos centramos en nuestras cosas. Los motores arrancaron bien, y todas las pruebas iniciales que había hecho el equipo de tierra eran correctas de nuevo, así que nos fuimos a equilibrar las hélices del avión. Era sorprendente que sólo una hélice estuviera parcialmente equilibrada,

mientras que en la otra hubo que empezar a trabajar desde cero.

Después de ese primer vuelo, teníamos una buena aproximación de lo que se debería realizar en los sucesivos vuelos de pruebas, pero a causa de la meteorología, poco adecuada para probar el avión, tuvimos que dejarlos para el día siguiente.

El 22 de julio la meteorología era muy buena, ideal para comprobar que el equilibrado era correcto y hacer las pruebas sin problemas. El capitán Esteban se unió a la prueba, ya que el capitán Muñoz tuvo que ir a un incendio, y así, a primera hora de la mañana comenzó el vuelo. En el embalse de Santa Teresa, en la provincia de Salamanca, terminamos de revisar todos los requisitos necesarios para la recepción del avión, como la estanqueidad (evidentemente, muy importante en un avión que se posa en el agua) o la reacción del avión con un motor parado. Lo cierto es que fue una prueba fácil, ya que el cielo estaba muy estable, y el avión, prácticamente nuevo, funcionaba perfectamente.





El 34 estaba listo para llevarlo a Albacete, y ser repintado con su matrícula militar y su Cruz de San Andrés, pero de nuevo nos encontramos con inconvenientes. Más incendios y la burocracia, demoraron el viaje del avión hasta el día 27. De nuevo con el capitán Esteban y el brigada Alcalde, volamos bajo reglas instrumentales a la Maestranza Aérea de Albacete, “jugando” con el FMS, con el que ambos pilotos teníamos experiencia al haber estado los dos en el Ala 35. Su utilidad real, sin embargo, no nos quedó clara, al no disponer el avión de un piloto automático que haga que, ese FMS, sea útil de verdad. Además, había sido colocado en la posición en la que estaban las radios y habían desplazado esta últimas a ese puesto en las consolas laterales en las que, en las pruebas del vertígeno del CIMA, nos demuestran que pueden provocar vértigos en vuelo.

¿El final de la recepción? Un ejemplo del esfuerzo que se realiza en el 43 Grupo en verano. Desde Albacete tuvimos que llevar un avión a To-

rrejón, y en Torrejón unos compañeros que habían estado el día anterior de extinción, nos llevaron de vuelta a Salamanca, acabando por fin con el periplo que se había iniciado con aquella llamada telefónica desde operaciones un par de semanas antes.

Personalmente, para mí esta recepción ha resultado ser bastante curiosa y me ha provocado sensaciones muy variadas. Ha sido mi primera recepción de un avión para el Ejército del Aire y sobre todo ha sido la primera vez que he volado un avión con matrícula civil, algo que no imaginaba que iba a hacer, y que, a no ser que cambie mucho mi vida, también será el último.

Para la unidad la vuelta del 34 supone recuperar por fin un avión que todos los pilotos del 43 Grupo pensaban que nunca debió “marcharse” de aquí, y que en esta campaña de verano que está siendo especialmente dura, ayudará a que se mantenga una alta operatividad, motivo de orgullo para todos los que trabajamos en el 43 Grupo. •



# Se acerca... *el verano*

SUSANA DELGADO MARISCAL  
*Comandante del Ejército del Aire*

**A**l igual que en la famosa serie de Juego de Tronos, en la que las tramas se suceden sin fin, mientras se espera la llegada inexorable del "invierno", para el personal que forma el Escuadrón de Material del 43 Grupo, la llegada del "Verano" y con ello de la "Campaña" marca el fin de incontables preparativos por un lado, y el comienzo del trabajo contra reloj por el otro. Y es que todos los aviones que requiere el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) tienen que estar operativos, ya estén en Badajoz o Santiago de Compostela. Que el repuesto que se necesita en Zaragoza para solucionar la avería esté en Málaga es solo una de los "Pequeños" inconvenientes que no van a impedir que durante ese mismo día

el avión vuelva a estar listo para el "combate". Y si es preciso, que intervenga en un incendio en los Pirineos. Toda la experiencia adquirida durante las 35 campañas que lleva esta Unidad, ha evolucionado en moldear de una forma peculiar al Escuadrón de Material. Y esta característica nos demuestra cada año, cada campaña, que es la manera más óptima y más rápida de solucionar las contingencias que van surgiendo. Pero al final, es el personal el que integrado en la organización hace que nuestros queridos "apagafuegos" surquen sin descanso nuestros cielos, principalmente (aunque no solo), en Verano.

Va por ellos.









## CUANDO NO ES "CAMPAÑA"

La actividad del personal de material no descansa en invierno, ya que los aviones siguen volando para mantener la instrucción de los pilotos, realizar ejercicios como SURMAR (ejercicio de supervivencia en el mar para tripulaciones), colaboraciones con diferentes organismos, SAR, exhibiciones, sin olvidar los dos aviones de alarma durante el resto del año que no es "campaña". Esto implica que se siguen haciendo inspecciones A cada 50 horas y resolviendo las averías que surgen. También es el momento que empleamos para formar a nuestros mecánicos de tierra y vuelo. Una vez comiencen la campaña, ya tienen que saberse la lección, ya que serán dos mecánicos de tierra por avión los que, como máximos expertos en sus destacamentos en lo que a mantenimiento se refiere, tendrán que buscar la solución a cualquier tipo de avería que surja, sin olvidar realizar las acciones de mantenimiento programado. Es esta la razón principal por la que no existen talleres especializados dentro del 43 Grupo. Se necesita que nuestros mecánicos sean desde hidraulistas hasta motoristas. Las averías son impredecibles.

Por parte de los oficiales del escuadrón, el hito más importante son las dos reuniones logísticas celebradas durante los meses de abril y noviembre, en los que se repasa la operatividad de los UD.13 y UD.14, se toman acciones para la adquisición de determinados repuestos críticos, se busca la solución a problemas detectados entre reuniones y se programa las entradas y salidas a MAESAL (Maestranza Aérea de Albacete). La Maestranza, nuestra cabecera técnica, es a quién pedimos socorro cuando no tenemos capacidad para solucionar alguna avería. Además realizan las inspecciones B (cada 500 horas) y C (cada 6 años). Con respecto a las B, anuales, no existe problema, ya que se adaptan al ciclo de la Campaña. Sin embargo las revisiones generales tipo C serían tan largas, que seguramente varios aviones estarían en mantenimiento programado



en el verano, limitando la posibilidad de dar el número de aviones operativos requeridos al MAGRAMA. La solución, tomada tiempo atrás, consistió en dividir esas inspecciones C en otras más pequeñas C1, C2, C3, y C4 o combinaciones de ellas que, unidas a las B, se pudieran realizar entre campañas. Cuidadosamente planificadas para no exceder los límites marcados para garantizar la certificación de la aeronavegabilidad, permiten llegar al verano con el máximo de aeronaves operativas. Como ejemplo, sirva la imagen inferior, en el que se puede comprobar como con esta forma de dividir las inspecciones se puede disponer a finales de agosto del presente 2015 de 17 aviones. Quien trabaje en el mundo de mantenimiento, sabe el esfuerzo que implica tener el 100% de aviones operativos de una Unidad. (En el gráfico, no está contemplado el UD.14-04, que se ha convertido en el decimoctavo avión de la Unidad, y que llegó a la Maestranza el 27 de julio).

## PRECAMPAÑA

El punto de partida de la campaña es la Reunión de la Comisión Paritaria en la que se propone cómo va a ser el despliegue durante ese año. Asisten altos representantes del MAGRAMA, MAGEN (Mando Aéreo General), MALOG (Mando Aéreo Logístico) y también la UME (Unidad Militar de Emergencias). En el cuadro inferior se puede ver cuál fue la propuesta para el presente 2015, donde se define la







Ismael Abeytua

ubicación, número de aviones y fechas en la que los destacamentos tienen que estar plenamente operativos. (ver imagen nº2)

La reapertura de Salamanca como base de despliegue ha implicado el envío de plataformas de trabajo que permitan el acceso a todas las superficies de la aeronave, equipo AGE y un largo etc de material voluminoso de trabajo y de apoyo necesario similar al que disponemos en el resto de destacamentos y que lamentablemente el año pasado había sido replegado. Sin hablar de la necesidad de distribuir el repuesto en ocho localizaciones distintas en vez de en siete. De esta manera siempre aumenta la probabilidad de que el elemento que se necesita sustituir en un determinado destacamento esté en otro lugar.

Una vez confirmados los rumores de la apertura de Salamanca, la tensión crece en la unidad, hay que ponerse en marcha para preparar todo el material del despliegue que permita al personal del 43 Grupo funcionar de la manera más independiente posible durante varios meses.

Van a ser varias secciones las que se encarguen de que no falte de nada:

**AGE:** su misión es comprobar el estado, acondicionar y disponer de un amplio abanico de elementos para su envío, entre los que se encuentran: gatos, escaleras, plataformas, cunas, lubricantes, aceites, grasas, disolventes, carrillos de nitrógeno, agua desmineralizada para lavado del motor, máquina

de agua a presión para descontaminación del mejillón cebrá... Además, deberá cerciorarse de que lo que se dejó en los destacamentos en la campaña anterior está en buenas condiciones y si no es así, ponerlo a punto.

**LÍNEA:** es el responsable de que cada avión lleve su equipamiento completo, escaleras, adaptadores de carga de agua en tierra, pinzas, tapas, cuerdas de amarre, ancla...

**ABASTECIMIENTOS:** para ellos es la monumental hazaña de preparar el "Kit" de despliegue, en el que se incluye todo el repuesto que se va a reservar del sistema de abastecimiento del Ejército del Aire "exclusivamente" para las necesidades de la flota del 43 Grupo. Este material se distribuye de una forma lógica entre todos los destacamentos, y visto que no se cuenta con 8 elementos de cada tipo de repuesto para cubrir todos los destacamentos, se equipa de una forma más potente aquellos lugares en los que hay más aviones, están más lejos e históricamente se vuela más horas. Un ejemplo es Santiago de Compostela.

No quiero olvidarme del que coloquialmente llamamos "Kit Mediterráneo", consistente en repuesto vario, listo y paletizado para desplegar de forma inmediata donde se nos requiera, ya sea Canarias, Israel o Marruecos.

**REVISIONES:** Su cometido es que las cajas de Herramientas y las ruedas estén listas para su envío a cada Base.

**EPV:** Además de tener revisado todo el equipo de supervivencia (chalecos y balsas), se encargan de que los destacamentos cuenten con balsas de supervivencia. Especialmente Pollensa y aquellos lugares como Málaga que son más propensos para su despliegue a través del mar.

El Medio principal de transporte en esta fase inicial es por carretera con camiones que se solicitan al GRUAT (Grupo de Automóviles). Es un plan de distribución cuidadosamente planeado, ya que no todos los destacamentos comienzan el mismo día, los trayectos son de distintas distancias, tardando algunos varios días y es el personal del Grupo el que tendrá que recibirlos en el destino y tenerlo listo todo el día antes de la apertura del destacamento. El caso de Pollensa es un poco diferente como se puede suponer; el transporte se realiza por vía aérea en nuestros aviones, reforzando el viaje con otra aeronave en el despliegue si es necesario.

Para que todas las acciones de mantenimiento se lleven a cabo, solo nos falta un elemento que como se puede entender, es imprescindible: el personal.

Por cada avión se envían dos mecánicos de tierra y dos mecánicos de vuelo. Además, se refuerzan los destacamentos de dos aviones o más con un electrónico. No nos podemos olvidar a nuestros imprescindibles MTM (Militares de Tropa y Marina), que también están presentes en los destacamentos. En su caso y al no contar con tropa sufi-



ciente para mantener dos soldados por avión, que sería lo ideal, se intenta que como mínimo los destacamentos de un avión cuenten con 2 MPTM, los de dos aviones con 3 MPTM y los de 3 aviones con 5 MPTM. Y digo intentamos, ya que el verano es época de convocatoria de exámenes para los diferentes cuerpos y escalas, y a veces hay que hacer verdaderos equilibrios para facilitar su presencia en las pruebas de acceso.

### MANTENIMIENTO PROGRAMADO EN LOS DESTACAMENTOS

La Campaña marca el periodo del año más significativo en la vida del 43 Grupo, en ella se concentra el esfuerzo operativo de consumo de horas anual asignado a la Unidad. Por ello, es necesario que en todos los destacamentos se pueda realizar el mantenimiento programado de inspecciones tipo "A" o de 50 horas. Por otra parte, y visto que los aviones deben de seguir disponibles en caso de que sean requeridos para intervenir en una extinción de fuego real, la Unidad realiza estas inspecciones por fases. Según la Comunicación Técnica de MALOG 317/416, un avión se considerará operativo si está en condiciones de estar listo para el de vuelo operativo en un margen máximo de 60 minutos. Las tareas que forman parte de una inspección completa "A" se han dividido en grupos homogéneos simples y se distribuyen en el tiempo comprendido entre cinco horas antes de agotar el potencial, H-5 y el momento H de cumplir la inspección "A".

Esta forma de realizar el total de las tareas descritas en la O. T. E. que regula la inspección de tipo "A", nos permitiría "cerrar" el avión, y salir a volar

para realizar una misión, una vez comenzada la inspección y por lo tanto, el tiempo en el que durante la campaña nuestros aviones están en situación no operativo como consecuencia de la situación logística MP (mantenimiento programado) es casi nulo.

Respecto a los cumplimientos de elementos, la Sección de Control Técnico realiza una programación previa a la campaña para adelantar la sustitución de cualquier elemento que pudiera cumplir durante el periodo estival. En ocasiones, si no se dispone del repuesto a sustituir o es imposible parar el avión por requerimientos operativos, se solicita la ampliación de potencial a nuestra cabecera técnica.

### AVERÍAS

Como se puede suponer, las averías son imprevisibles. Nuestro personal debe resolver cualquier tipo de incidencia que se presente, ya sea de motor, hidráulica, mandos de vuelo.... Sería imposible cubrir los ocho destacamentos con las diferentes especialidades. Así es como solo un mecánico de tierra por avión y por turno, apoyados por los mecánicos de vuelo y personal de tropa, ponen a punto de nuevo la aeronave. Ellos solos diagnostican la avería, consultan documentación, comprueban si tienen el repuesto necesario y si hay suerte, se ponen manos a la obra. Para ello en la mayoría de las ocasiones es imprescindible el uso de todos los gatos o plataformas que se han enviado en el despliegue. Nuestro objetivo es ser independientes pero si las averías se complican o tenemos que trabajar en puntos de difícil acceso, como el estabilizador horizontal, solicitamos apoyo en la bases en las que nos ubicamos. Solo en muy contadas ocasiones nos vemos obliga-



dos a realizar vuelos ferrys a Torrejón o a MAESAL, para realizar reparaciones que no se puedan llevar a cabo en los destacamentos.

El caso de que el repuesto no esté en el destacamento añade un "aliciente" más al personal de Control. No podemos esperar a la ruta quincenal para enviar este repuesto, ya que nuestros aviones tienen que estar operativos cuanto antes. Las llamadas telefónicas se cruzan hasta que se encuentra una solución:

- Enviar el repuesto entre nuestros destacamentos con nuestros propios aviones. Es la opción más rápida pero no siempre es posible, ya que si hay incendios, no se pueden realizar vuelos de instrucción que pasen por donde nos interesa ya que las tripulaciones y los aviones están ya implicadas en misiones reales.

- Se envía el repuesto por medio de líneas regulares de Iberia, si hay un vuelo que nos cuadre, y claro, es imprescindible que sea un aeropuerto como Málaga o Santiago. Para Albacete no nos vale, por ejemplo. Es una forma rapidísima y eficaz. (Hay que agradecer al personal de Iberia siempre su buena predisposición)

- SLI, empresa contratada por MALOG, se emplea cuando por motivos de urgencia no es posible el uso de las líneas regulares de transporte establecidas por dicho Mando.

- Como último recurso y excepcionalmente, se usan vehículos oficiales con conductores de la Unidad. En una ocasión durante este verano, la Base Aérea de Torrejón nos ha prestado a uno de sus

conductores, lo que es de agradecer, ya que cuando se está actuando en incendios que implican a varios destacamentos, no disponemos de personal extra para este tipo de misión de apoyo.

Para realizar estas gestiones, hay que recordar que tanto en la Sección de Control de Material como en Abastecimientos hay personal de servicio de Orto hasta el Ocaso. Este personal, cuando no está en Torrejón, ejerce como Mecánico de Tierra o personal de Línea en el destacamento en el que se encuentre.

## OPERATIVIDAD DURANTE LA CAMPAÑA

Todo el personal del Escuadrón es "el responsable" de la siguiente gráfica, que muestra la operatividad de nuestras aeronaves durante la campaña hasta el final de septiembre (ver imagen nº 3). Se ha cumplido con lo comprometido con MAGRAMA con creces. Ahora que por fin "se acerca el invierno" es el momento en el que se podrá disfrutar de las vacaciones. Antes queda cerrar los destacamentos, recoger de nuevo todo el material, tomar nota de las lecciones aprendidas y por fin, recuperarse de la resaca de la campaña. Pero la Unidad no cierra en invierno, hay que seguir manteniendo 2 aviones de alarma, además de los que siguen volando para dar instrucción a los pilotos y preparar a los aviones para que el próximo año estén otra vez listos. Y es que, en menos de un año, para el Escuadrón de Material del 43 Grupo, "se acerca el verano". •

