

# LOS AVIONES ANFIBIOS CANADAIR

OPERADOS POR EL EJÉRCITO DEL AIRE

EN LA LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES

Gonzalo Ramos Jácome



Madrid, 2013

El Ministerio no se hace responsable de las opiniones o ideas expresadas por los autores.

Autor: Gonzalo Ramos Jácome.



## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

### Edita:

© Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

### Distribución y venta:

Pº de la Infanta Isabel, 1  
28014 Madrid  
Teléfono: 91 347 55 41  
Fax: 91 347 57 22

### Maquetación, impresión y encuadernación:

V.A. Impresores, S.A.

Tienda virtual: [www.magrama.es](http://www.magrama.es)  
[centropublicaciones@magrama.es](mailto:centropublicaciones@magrama.es)

NIPO: 280-13-098-4

ISBN: 978-84-491-1286-7

Depósito Legal: M-14860-2013

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Datos técnicos: Formato: 17 x 24 cm. Caja de texto: 12,8 x 19,5 cm. Composición: una columna.  
Tipografía: L Futura Light con cuerpo 10,5. Papel: Interior en estucado con certificación FSC® de 115 g. Cubierta en Symbol Card de 300 g. con certificación FSC®. Tintas: 4/4 más barniz.  
Encuadernación: rústica.



El certificado FSC® (Forest Stewardship Council®) asegura que la fibra virgen utilizada en la fabricación de este papel procede de masas certificadas con las máximas garantías de una gestión forestal social y ambientalmente responsable y de otras fuentes controladas. Consumiendo papel FSC® promovemos la conservación de los bosques del planeta y su uso responsable.

## Presentación

Los incendios forestales en España son, y lo han sido desde tiempos remotos, un grave problema medioambiental. En su combate han venido participando agentes muy diversos, como vecinos de los pueblos, milicia, fuerzas del orden y la administración forestal desde sus orígenes. Pero ha sido la utilización de la aviación la que ha marcado un hito fundamental, un antes y un después, en la forma de luchar contra ellos. Desde la entrada en escena de los medios aéreos en España, que se produce al inicio de la década de los 70, las cifras de superficie quemada se vieron significativamente reducidas con respecto a épocas anteriores, pese a que el número de incendios continuó incrementándose.

Hace 42 años que el Ministerio de Agricultura compró los dos primeros aviones anfíbios Canadair CL-215 para la lucha contra los incendios forestales. Estos aviones suponían entonces una auténtica revolución, siendo el fruto de una década de investigaciones en Canadá y de trabajos y experiencias con prototipos para configurar el avión ideal para esa tarea. Pasadas más de cuatro décadas, y con las modificaciones y mejoras introducidas a lo largo de los años, estos aviones continúan siendo un instrumento esencial en todo el mundo para la extinción de incendios.

Una gran máquina es fundamental. Pero de nada sirve sin la pericia de los hombres que la pilotan y la mantienen operativa. Este libro relata la historia, no de las máquinas, sino de los hombres que han conseguido alcanzar más de 150.000 horas de vuelo en ellas, y que, con su destreza en el vuelo y en su puesto a punto, se han convertido en uno de los dispositivos más valorados en nuestro país y fuera de él, por su eficacia y profesionalidad. Se han convertido en un activo imprescindible en la defensa de nuestros bosques y en la conservación de nuestra valiosa naturaleza.

Nos cuenta esta apasionante historia quien ha sido protagonista destacado de la misma: nadie mejor podía hacerlo que el Teniente General Gonzalo Ramos. Fue comandante de aeronave, en uno de los dos primeros aviones que llegaron a España volando desde Canadá, atravesando el Atlántico, en 1971. Formó parte de las tripulaciones del "apagafuegos", con los empleos de capitán y comandante a lo largo de muchos años, y se retiró como Teniente General, Jefe del Mando Aéreo del Centro, ejerciendo el mando de distintas unidades, entre ellas del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.

El General Ramos, lejos ya de la responsabilidad del trabajo en activo, nos regala un magnífico libro, fruto de su prodigiosa memoria, en el que podemos recorrer la historia de la utilización de los aviones anfíbios Canadair en la lucha contra incendios forestales. Su minuciosidad en la descripción de los detalles y de las personas que formaron parte de la Unidad, de sus destinos y avatares, nos permiten tener una perspectiva muy cercana y completa del trabajo desarrollado en la misma, a lo largo de más de 40 años. Agradecemos al autor que comparta con todos este testimonio de vida y trabajo.

Para el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, es un gran orgullo publicar este libro, que ofrece a los lectores la oportunidad de recorrer la historia de un gran equipo humano, con una gran vocación de servicio a la sociedad, entregado profesionalmente a unas la-

Los aviones anfibios **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

---

*bores muy importantes para la defensa y conservación de la riqueza natural que encierran nuestros bosques y montes, cuando no de salvaguarda de viviendas o, lo que es más importante, de vidas en el entorno del medio rural.*

*Quiero recordar de manera especial y rendir un solemne homenaje a los 15 miembros de esta Unidad que entregaron su vida, de forma generosa, en acto de servicio. Siempre estarán presentes en nuestra memoria*

*Y creo representar el sentir de toda la sociedad, al reconocer y agradecer también a todos los miembros del 43 Grupo y, en general, a todos los hombres y mujeres, que, por tierra o por aire, han arriesgado y arriesgan su vida en la difícil y peligrosa tarea de luchar contra los incendios forestales.*

**MIGUEL ARIAS CAÑETE**

Ministro de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

## Introducción

*En el devenir de un año dos hechos significativos han acaecido en la trayectoria de los aviones CL-215 y CL-415 del Ejército del Aire.*

*Por una parte, el día 8 de febrero de 2011 se cumplieron 40 años de la llegada a España, a la Base Aérea de Getafe, de los dos primeros aviones CL-215 y, por otra, el día 17 de enero de 2012 se alcanzaron las 150.000 horas de vuelo logradas por las tres Unidades –803 Escuadrón, 404 Escuadrón y 43 Grupo– que, a lo largo de estos 40 años, albergaron a los aviones.*

*Parece obligado, tras los dos acontecimientos mencionados, echar una mirada retrospectiva sobre estas cuatro décadas. Sobresale todo lo conseguido, –que es mucho–, en el cumplimiento de los dos cometidos básicos que tiene asignados la Unidad: el principal, la cooperación para la extinción de incendios forestales y el secundario, la colaboración en acciones de búsqueda y salvamento.*

*Nunca estuvo en duda la operatividad y efectividad de la Unidad durante toda su ya larga trayectoria, pero no ha sido fácil desde unos comienzos complejos y con ciertos tintes anecdóticos el llegar hasta la Unidad, moderna y bien dotada que, hoy día, es el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.*

*Se pasó de los motores de pistón P&W R-2800-83AM-2AH, con encendido de alta tensión y frecuentes averías, que propulsaban a los primeros aviones, a los motores P&W R-2800 CA-3, ya a baja tensión y con menor problemática para, finalmente, llegar a los magníficos y conseguidos turbohélices P&W 123AF. Y de tener el mismo número de tripulaciones que aviones operativos –años en los que durante el verano no había días libres–, a tener las tripulaciones suficientes para establecer servicios y turnos conforme a los criterios que –atendiendo al descanso preciso– rigen hoy día.*

*En todo el quehacer de la Unidad a lo largo de las cuatro décadas siempre ha habido un denominador común, el personal en ella destinado, que es quien ha hecho posible el alcanzar y mantener la operatividad y efectividad logradas e imprimirle el prestigio que, a nivel nacional e internacional, tiene reconocido el Grupo. El éxito de la operación es el resultado final de una larga cadena de actividades llevadas a cabo por todo el personal destinado en la Unidad, cada uno en su cometido específico y con la responsabilidad asignada. Y si algún eslabón de esta larga cadena falla, la misión fracasa.*

*Este personal, perteneciente a distintos Cuerpos y Escalas, y desde el Coronel al Soldado más moderno, tiene nombre propio, y éste es el ánimo que me ha guiado, el recordarlos a todos, para recopilar y escribir estos apuntes a los que no me atrevo a denominar libro.*

*Estoy convencido que para algunos –quizás muchos– lo escrito les parezca árido, tedioso y prolijo, por tanto nombre y fechas como figuran. Les doy la razón pero insisto, son ellos, el personal, los componentes de la Unidad, todos los que han pasado por ella, quienes han hecho posible que el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas –la Unidad con más distinciones en el Ejército del Aire– tenga el prestigio que merece y que se le reconoce.*

Los aviones anfibios **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

Con ocasión del 40 aniversario de la llegada a España de los dos primeros aviones Canadair CL-215, nuestra Revista de Aeronáutica y Astronáutica publicó en el número correspondiente al mes de junio del año 2011 un completísimo dossier glosando dicha efeméride. Magníficos artículos, tratando aspectos variados y hechos significativos, algunos de ellos vividos por mí. Pero reconozco que, de todo lo escrito, me cautivó e hizo verdadera impresión el trabajo titulado "Volar en el 43 Grupo", del que es autor el Teniente D. Javier López Ramos, (y quiero aclarar que no somos parientes). Con buena pluma y estilo de un verdadero profesional de las letras y el periodismo nos hace ver lo que es el vuelo en esta Unidad, lo que se siente y padece en las misiones de extinción de incendios y somos incapaces de describir; en resumen, lo que es el incomparable vuelo en el avión Canadair y que, los que bien lo conocemos, nunca podremos olvidar. Por todo esto, y con la autorización de su autor, me permito incluir dicho artículo en este trabajo.

Al acabar de leer el citado dossier me propuse escribir estos folios antes de que el "alzheimer" –hoy día por desgracia tan corriente– pudiera acercarse y perdiera mi "memoria histórica" en cuanto a los orígenes, actividad y vicisitudes acaecidas durante los primeros años de operación de los aviones Canadair CL-215 en el Ejército del Aire. De todo lo narrado durante la primera década –años 1971 a 1980– he sido participante, testigo directo o me lo refirió personalmente el afectado.

En el largo peregrinar para recopilar datos y hechos me han acompañado buenos y viejos amigos, pero siento de todo corazón el no haber podido recurrir a los Coroneles D. Victoriano Sáez Esteban y D. Jesús Rodríguez González, –en el Ejército del Aire siempre fueron Vitorito y Suso–, y al Comandante D. Angel Luis Armayor Fernández –magnífico profesional como mecánico de vuelo–, verdaderos amigos desde hace muchos años y compañeros de fatigas en el viaje a España de los dos primeros aviones Canadair, y que tristemente ya emprendieron su vuelo definitivo a los espacios infinitos del Cielo.

Soy consciente del riesgo que corro al citar en los agradecimientos, con nombre propio, a cuantos me han ayudado a conformar lo escrito, pues seguramente olvidaré a quien más merece mi agradecimiento. Trataré que no ocurra pero, si así fuera y alguien pudiera sentirse olvidado, os aseguro que no era esa mi intención, por lo que le ruego disculpe mi falta de memoria. Asimismo, puede que manejando tantos nombres propios y fechas pudiera haber algún error en lo escrito, así como posibles omisiones por no haber sabido o podido encontrar los datos precisos. Por ello, también pido disculpas.

Ante todo, quiero expresar mi profundo agradecimiento al Teniente General D. Ignacio Martínez Eiroa quien, en su día como Jefe de la Agrupación del Cuartel General, tuvo Mando orgánico y operativo sobre la Unidad, y que ante mi solicitud para prologar este trabajo no dudó en hacerlo e incluso, con su experiencia de reconocido escritor, me apuntó el cómo considerar o narrar ciertos hechos.

Para empezar a escribir e ir completando mi "memoria histórica" fue básico la relación de vicisitudes, tanto operativas como sobre el personal, acaecidas durante los primeros años y que el Teniente Coronel D. Rafael Fernández Vázquez conserva encuadradas "a buen recaudo". A él, por tanto, le debo parte de la "materia prima" para comenzar a escribir, así como también las sucesivas aclaraciones que permanentemente me ha ido proporcionando.

Y a partir de aquí es obligado citar al Teniente General D. Miguel Romero López, actual Jefe del Mando de Personal y antiguo Teniente y Capitán del 404 Escuadrón, que permitió el que componentes de su Mando me facilitaran datos sobre el personal que ha pasado por la Unidad; al Coronel D. Luis Suárez Díaz, en su día Comandante en el 404 Escuadrón, después su Jefe y, pos-

*teriormente, primer Jefe del 43 Grupo, quien en agradables charlas me hizo recordar hechos y "andanzas" de aquellos días. El Coronel D. Alfredo Carrasco Gil fue Segundo Jefe del Grupo y, con el buen narrar y mejor escribir que siempre le ha caracterizado, ha aportado el relato de algunas "aventuras" acaecidas durante su quehacer operativo, así como nos ha trasladado el sentido recuerdo de vivencias en momentos tristes para el Grupo. El Coronel D. José Fenor López permaneció en la Unidad desde Teniente hasta Teniente Coronel, un dilatado período de tiempo y, como testigo de excepción entonces y acompañándome en visitas a la Unidad ahora, me ha ayudado en la búsqueda de datos del pasado, sobre los viajes significativos de los aviones y sus correspondientes tripulaciones, y también nos ha contado algunas peripecias de entonces. El Coronel D. José L. Sánchez Martín, como experto informático, ha "arreglado" aquellas fotografías que lo requerían o que el paso del tiempo había deteriorado. El Coronel Jefe del Archivo Histórico del Ejército del Aire, D. Miguel Orgillés Trol y todos los componentes de la Sección de Fotografía, siempre dispuestos a facilitarme cuantos datos, fotografías y apoyo de cualquier tipo les he solicitado. El Comandante D. Juan Guerrero Rodríguez ha recordado sus viajes a Canadá. El Teniente D. José Permanyer Fábregas relata con detalle su incidente con el avión 431-01 al cortar los cables del tendido eléctrico durante una aproximación al embalse de Castrelo de Miño. D. José Luis González Serrano, Miembro de Número del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, conservaba datos y cifras sobre "la vida" de los aviones. Y D. Manuel Pereira Manzanares, "gallego de pro", paisano y buen amigo que fue del General del Aire Peralba Giráldez, me facilitó lo referente a la concesión al Grupo del Galardón que lleva su nombre.*

*Pero nada hubiera sido posible sin la colaboración y valiosa ayuda prestada por el 43 Grupo. Desde el momento en que le expuse el trabajo que, hasta entonces, tenía realizado, el Coronel D. Fernando Horcada Rubio me facilitó cuantos datos concretos le solicité; y en el mismo sentido se volcó el Coronel D. José P. Perales Prieto, permitiéndome además "contactos directos" con aquellos miembros del Grupo que él consideró como los más adecuados para apoyarme. Asimismo recibí todo tipo de facilidades por parte de los sucesivos Segundos Jefes de la Unidad, los Tenientes Coroneles D. Manuel Muñoz Mompó y D. Juan C. Clerencia Sierra.*

*Como el lector observará las aportaciones de los "contactos directos" ha sido fundamental para darle "vida y amenidad" al trabajo, y con él se identificaron en cuanto lo conocieron. El Capitán D. Vicente Navarro Campos ha permanecido en el Grupo desde Sargento a Capitán, por lo que su cualificación en cuanto al aspecto técnico de los aviones CL-215 y conocimientos de las vicisitudes y "dolencias" que les han aquejado durante toda su vida operativa son indiscutibles, pres-tándome cuanta ayuda y datos le solicité. Al Teniente D. Víctor Manuel Ariza Lázaro le debo casi "medio libro", tanto por sus colaboraciones sobre la "vida y milagros" de la Unidad como por las fotografías proporcionadas. Tiene imaginación y buena pluma para plasmar en un texto las actividades y hechos del Grupo, por lo que a sus cualidades como piloto une las de buen redactor. Y además ha logrado convencer al Capitán D. Enrique López Heras y al Teniente D. Manuel Durá Fernández-Dávila para que también nos dejen por escrito vivencias y opiniones sobre su ya larga actividad en los aviones CL-215. Y de la Secretaría del Grupo tengo que citar al Sargento 1º D. Adolfo A. Jiménez Beades y a la Sargento Dº. Sonia Cobos Anguita, que me tuvieron al día en lo referente a los movimientos del personal destinado en el Grupo.*

*No puedo dejar de reconocer también la ayuda que me ha prestado el Ingeniero de Montes D. Ricardo Vélez Muñoz, hasta hace poco tiempo Jefe del Área de Defensa contra Incendios Forestales y que, en el año 1971, ya estaba destinado en el Servicio de Incendios Forestales. Durante estos 40 años ha sido testigo de excepción de la colaboración, de los "tira y afloja", entre los Ministerios de Agricultura, de Medio Ambiente y el Ejército del Aire en su trabajo conjunto en la lucha contra los incendios forestales.*



Los aviones anfíbios **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

---

*Finalmente, aunque por la trascendencia de su colaboración debieran figurar los primeros, mi sincero agradecimiento a D<sup>a</sup> Begoña Nieto Gilarte, Directora General de Desarrollo Rural y Política Forestal; a D. Rafael Gómez del Álamo, Subdirector General de Silvicultura y Montes, y a D. José Ramón González Pan, Ingeniero Técnico Forestal de la mencionada Subdirección quienes, con su manifiesto interés y empuje, han sido los "alma mater" para poder hacer realidad esta publicación.*

*Mi profunda gratitud al Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, General del Aire D. Francisco Javier García Arnáiz que, una vez conoció este trabajo, me manifestó su "nihil obstat" para que pudiera ser difundido.*

*La mayoría de las fotografías de la primera década son de mi archivo personal, y el resto provienen de colecciones del Teniente General D. Ignacio Martínez Eiroa, de diversas publicaciones del Ejército del Aire, del Archivo Histórico del Ejército del Aire, o facilitadas por el 43 Grupo, como antes citaba. Y, entre éstas, las hechas por el Teniente D. Francisco Lancha Fernández que, con el título genérico de "esto sí que es volar", fue ganador a la mejor colección fotográfica en el concurso de Premios Revista de Aeronáutica y Astronáutica del año 2009.*

*Una vez escrito lo anterior hoy, día 29 de septiembre, recibo la triste noticia del reciente fallecimiento de nuestro Coronel D. Luis Suárez Díaz. Fueron bastantes años los que estuve a sus órdenes, en el 404 Escuadrón y después en el Estado Mayor del Aire, y de él aprendí esa difícil asignatura que se ha denominado como "el arte de mandar" y cuyo texto no figura impreso en libro o manual alguno. Siempre ofrecía trato fácil y agradable a todos, pero manteniendo el respeto debido; mandaba con firmeza, pero sabiendo lo que se ordenaba y conociendo las limitaciones de cada uno; corregía sin tener que recurrir al arresto; creó un ambiente de cordialidad y le dio prestigio a la Unidad, por lo que todos nos sentíamos orgullosos de pertenecer a ella y ante los compañeros de otras Unidades nos gustaba "presumir" de que el Coronel Suárez era nuestro Jefe. Todos le queríamos y respetábamos y hoy nos apena su falta.*

*Y siempre permanecerá en nosotros el imborrable recuerdo de los compañeros que, a bordo y enamorados del vuelo en el avión Canadair CL-215, entregaron lo mejor que tenían, sus propias vidas, en el cumplimiento del deber.*

*Quisiera agradecer también el trabajo del personal de la Subsecretaría del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en la búsqueda y recopilación de todas las personas del Ejército del Aire que han recibido condecoraciones.*

**GONZALO RAMOS JÁCOME**

Capitán y Comandante en el 803 Escuadrón y 404 Escuadrón  
Teniente General del Ejército del Aire (R)



## *In Memoriam*

### *Tripulantes del 404 Escuadrón y 43 Grupo caídos en acto de servicio*

**8 de septiembre de 1976**

Alférez de Complemento  
Brigada de Complemento  
Sargento 1º

**Monte Xiabre (Pontevedra)**

D. José Luis Herráiz Soria  
D. José Cachofeiro Ramón  
D. José Pérez Belmonte

**12 de octubre de 1980**

Comandante  
Sargento

**Embalse de Beniarrés (Alicante)**

D. Óscar Sáenz de Santamaría Alegría  
D. Luis Vélez Tarano

**2 de marzo de 1981**

Teniente  
Teniente  
Alférez de Complemento  
Sargento 1º

**Embalse de Buendía (Cuenca)**

D. Fernando Esteban Baturone  
D. Aurelio Gil Laso  
D. Eduardo Moreno Jiménez  
D. Santiago García García

**9 de septiembre de 1988**

Capitán  
Capitán  
Teniente  
Sargento

**Aeropuerto de Santiago de Compostela**

D. Pedro Álvarez de Sotomayor Seoane  
D. Jesús Cembrano Díaz  
D. Carlos Remírez de Esparza Figuerola-Ferreti  
D. Juan Carlos Muyo Romero

**28 de marzo de 2003**

Sargento  
Sargento

**Bahía de Pollensa (Palma de Mallorca)**

D. José Ramón Fábregas Salas  
D. Manuel Fernández Carrascosa

*“... porque muriendo vivimos una vida más clara y mejor...”*

## Prólogo

### 43 Grupo de Fuerzas Aéreas

*Esta es la historia de unos profesionales que arriesgan sus vidas para salvar lo más noble que existe en la Creación, después del hombre: el árbol.*

*Los bosques nos ofrecen flores y frutos, regulan el régimen de lluvias, y fijan el manto vegetal. El árbol nos da la cuna que nos mece, la mesa en que comemos, la cama en que dormimos... y este libro que tenemos en las manos.*

*Si nos diera solamente todo lo descrito podríamos vivir sin el árbol, pero al darnos el oxígeno que respiramos nos da la vida. El árbol es la vida. Lo escribe Fernández Flórez en su obra "El bosque animado": "La fraga es un tapiz de vida apretada contra las arrugas de la tierra; en sus cuevas se hunde, en sus cerros se eleva, en sus llanos se iguala. Es toda vida... desde lo hondo de la guarida del raposo hasta la punta del pino más alto". El bosque es vida, y la vida no se parcela. Humanos, animales y plantas hemos sido creados para compartir la gran aventura. No podemos vivir los unos sin los otros. Somos pasajeros de la misma nave. Probablemente la extinción de la vida sobre la Tierra se iniciará con la desaparición de las plantas, desde los pequeños brotes de hierba a las secuoyas gigantes. Nos precedieron en nuestra aparición sobre el planeta, y nos precederán en nuestra extinción.*

*Las tripulaciones del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas en su batalla contra el fuego no están defendiendo el bosque, están defendiendo la vida. Cuando muere un árbol muere también algo de nosotros mismos; cada árbol que se convierte en cenizas es una vida humana y una vida animal que se acortan o se extinguen.*

*Este libro está escrito con el laconismo militar propio de un diario de operaciones. Nos dice que en cuarenta años de servicio los aviones de la Unidad han volado 154.000 horas, de las que 69.000 son de extinción de incendios forestales, y han lanzado, para apagar las llamas, 364.000 cargas de agua (2.184.000 toneladas). Nos informa cómo, a partir de la inicial "escuadrilla de aviones" del 803 Escuadrón, se crea el 404 Escuadrón, y que al incrementarse la flota y la plantilla de éste, pasa a ser el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas. Nos enumera los honores que le han sido concedidos, a la Unidad y a sus integrantes, por las autoridades españolas y extranjeras, tanto civiles como militares. Y nos relata las vicisitudes de los hombres y mujeres que formaron la plantilla del Grupo a lo largo de cuatro décadas. Y cita los nombres de los que rubricaron con la entrega de su vida la promesa que hicieron el día que juraron la Bandera.*

*Son números y nombres, pero cada uno de ellos representa vocación, amor al servicio y un corazón joven que late entusiasta, consciente de la importancia de su labor en de-*

Los aviones anfibios **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

---

*fensa de la Naturaleza allí donde es amenazada por el fuego, tanto en España como en las naciones que nos piden ayuda.*

*Para identificarnos con ellos tendremos que imaginarnos el crepitar de las llamas bajo la panza del avión; el humo de los incendios que reduce la visibilidad al mínimo; la toma de agua en superficies muy cortas y plagadas de obstáculos imprevistos; el despegue con motores a fondo para llevar al aire las seis toneladas de agua que el avión transporta en sus contenedores; el vuelo a baja altura, sobre valles angostos o laderas escarpadas, con un avión poco ágil y cargado al máximo; el momento del lanzamiento en las zonas más críticas del incendio; y el regreso al embalse o a la bahía para iniciar una nueva vuelta en ese arduo, y a veces trágico tiovivo. Y repetir y repetir la maniobra hasta que el incendio se extingue o se pone el sol.*

*Esta es parte de la historia del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas. Léedla con respeto. Todos les debemos algo.*

IGNACIO MARTÍNEZ EIROA

Teniente General del Ejército del Aire

# Índice

1. Antecedentes .....	15
2. Los medios aéreos en España .....	18
<b>3. Década 1970-1979 .....</b>	<b>19</b>
1970. Los aviones CL-215 se incorporan al Ejército del Aire .....	19
1971. Llegan los aviones al 803 Escuadrón .....	24
Comienza la actividad de la "escuadrilla" .....	30
1972 .....	46
1973. Se crea el 404 Escuadrón .....	49
1974. Se incorporan nuevos aviones .....	62
1975 .....	70
1976. Primer accidente mortal en la Unidad .....	77
1977. Accidentes sin víctimas .....	87
1978 .....	98
1979. Se incorporan más aviones.....	109
<b>4. Década 1980-1989 .....</b>	<b>118</b>
1980. Accidente mortal .....	118
1981. Accidente mortal .....	126
1982 .....	135
1983 .....	141
1984. Se incorporan nuevos aviones .....	148
1985 .....	156
1986 .....	159
1987. Accidente sin víctimas .....	163
1988. Se adquiere un nuevo avión. Accidente mortal .....	170
1989. Se incorporan nuevos aviones .....	178
<b>5. Década 1990-1999 .....</b>	<b>189</b>
1990. Comienza el proceso de remotorización .....	189
1991. Se incorporan los primeros aviones turbohélices .....	197
1992 .....	202
1993 .....	209
1994 .....	215
1995 .....	219
1996 .....	224
1997. Finaliza el proceso de remotorización .....	229
1998 .....	233
1999. 100.000 horas de vuelo .....	239
<b>6. Década 1990-2009 .....</b>	<b>246</b>
2000 .....	246
2001. Vuelo del Plus Ultra II .....	252
2002 .....	262

Los aviones anfibios **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

2003. Accidente mortal .....	271
2004 .....	280
2005 .....	287
2006. Se incorpora al Grupo el primer avión CL-415 (UD-14) .....	298
2007 .....	306
2008 .....	314
2009. S.M. el Rey vuela en un CL-415 .....	323
7. Año 2010. S.A.R. el Príncipe de Asturias vuela en un CL-415 .....	335
8. Año 2011 .....	347
9. Año 2012. 150.000 horas de vuelo .....	356
10. Epílogo .....	385
11. Volar en el 43 Grupo .....	387
12. ANEXOS	
Jefes de las Unidades de Fuerzas Aéreas a las que han estado asignados los aviones CL-215 .....	393
Personal destinado en las unidades dotadas con aviones CL-215 que han alcanzado los empleos de general .....	395
Personal destinado en el 404 Escuadrón y 43 Grupo distinguidos con recompensas de los Ministerios de Agricultura y Medio Ambiente .....	397
Estadísticas de la Unidad. Años 1971 a 2012 .....	399
Flota de aviones CL-215 (UD-13) y CL-415 (UD-14) .....	401
Personal del Arma de Aviación del servicio de vuelo o de la escala del aire, del Cuerpo General Escala Superior de oficiales o de la escala de oficiales, destinado a los aviones Canadair CL-215 .....	403
Personal de la Escala del Aire agregado a los aviones Canadair CL-215 .....	411
Personal de Complemento de la Escala del Aire .....	413
Personal del Cuerpo de Ingenieros .....	419
Personal Especialista destinado en los aviones Canadair CL-215 .....	421
Personal de apoyo .....	431
Personal de la Escala de Tropa destinado a los aviones Canadair CL-215 .....	433
Reservistas .....	439
Ingenieros de Montes (IM) e Ingenieros Técnicos Forestales (ITF) que han intervenido en la defensa contra incendios forestales en colaboración con el Ejército del Aire .....	441
13. Bibliografía .....	445

## Los aviones Canadair CL-215, CL-215 T y CL-415 en el Ejército del Aire

### 1. ANTECEDENTES

La presencia de una cubierta vegetal permanente sobre la superficie terrestre es una exigencia impuesta por la necesidad de un medio ambiente lo más óptimo posible para el normal desarrollo de la vida. Y es un bien que también afecta de manera decisiva a la economía de cualquier nación, por lo que su conservación es reclamada cada vez con mayor insistencia por las voces de sus responsables.

Las economías nacionales no pueden prescindir de los recursos que el monte aporta, tanto en productos tangibles directos como en bienes o consecuencias indirectas, por lo que los gobiernos de muchos estados están preocupados por los límites a que están quedando reducidas sus áreas forestales actuales que, por unas razones u otras, están siendo indiscriminadamente devastadas.



Los montes están constituidos generalmente por una cubierta vegetal, –hierbas, matorrales, arbustos, árboles,... etc.–, materias todas ellas combustibles bajo ciertas condiciones. De aquí que el fuego represente una amenaza grave y permanente para la supervivencia de la riqueza forestal. Surge por tanto la necesidad de proteger las masas forestales contra esta verdadera calamidad, que en ciertas condiciones y circunstancias puede originar daños irreparables que, incluso, pueden alcanzar niveles catastróficos y cuyos efectos pueden prolongarse durante muchos años, dado que se requieren largos periodos de tiempo para el crecimiento y restablecimiento de una zona forestal seriamente dañada.

España no queda al margen de este problema por lo que, por

Los aviones anfíbios **Canadaair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

parte de los organismos competentes, se analiza la situación y se evalúa el conjunto de acciones y medios que se presentan como más idóneos para prevenir y combatir esta amenaza. Y entre éstos, figura el empleo de medios aéreos.

Lo que, aparentemente, parece una gran innovación tiene ya historia, pues el empleo de aviones como un medio más en la lucha contra los incendios forestales se remonta al año 1916, en que fueron utilizados en Canadá y la costa oeste de Estados Unidos para misiones de vigilancia y detección de incendios forestales en vastas extensiones de bosque despobladas. Vemos por tanto que muy pocos años después de sus orígenes, la aviación ya se involucra en la gran problemática que representa el combatir los incendios forestales.

El transcurrir del tiempo conlleva pasos gigantes en cuanto a la evolución de la técnica e industria aeronáuticas, y ya en la década de los años 30 surgen en Canadá, Estados Unidos, Australia y Rusia los primeros intentos y ensayos para emplear la aviación en cometidos concretos de extinción.



#### AVION CANADAIR CL-215 (UD.13)

Avión especialmente diseñado para la extinción de incendios forestales mediante bombardeo de agua y para misiones secundarias de Transporte, Salvamento, Fumigación, Vigilancia costera, etc...

#### DIMENSIONES:

Envergadura	28,60 mts
Longitud	19,82 mts
Altura	8,92 mts
Superficie alar	100 m <sup>2</sup>

#### PROPULSION:

Dos motores Pratt and Whitney R-2800 CA3 de 2.100 BHP de 18 cilindros en doble estrella.

#### VELOCIDAD:

Velocidad máxima operativa	188 Kts
Velocidad de crucero	145 Kts
Velocidad de maniobra	115 Kts
Velocidad mínima de control	86 Kts

#### AUTONOMIA:

En misión S.A.R.	12:30 horas
En extinción	5:00 horas

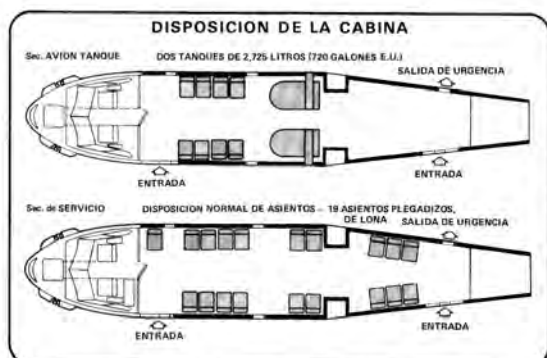
#### PESOS:

Máximo al despegue (en tierra y en agua)	43.500 Lbs
Máximo al aterrizaje (en tierra)	34.400 Lbs
Máximo al aterrizaje (en agua)	39.000 Lbs

#### CARGA DE AGUA:

2 Depósitos de 6.000 Lbs cada uno.





**DESEMPEÑO**

Distancia de despegue para el peso a 15 metros

De tierra, con 19,330 Kgs. AIN + 100C al Nivel del Mar	810 metros
Del agua, con 16,330 Kgs. AIN AL Nivel del Mar	804 metros

Distancia para aterrizar, de una altura de 15 metros

Sobre tierra, con 15,600 Kgs. AIN + 100C al Nivel del Mar	731 metros
Sobre agua, con 15,600 Kgs. AIN + 100C al Nivel del Mar	758 metros

Sobre el agua, con 15,600 Kgs. AIN al Nivel del Mar

Velocidad Ascensional, AIN al Nivel del Mar  
Dos motores, potencia máxima continua con 19,730 Kgs., alas a 0°  
Un solo motor, potencia de despegue con 16,330 Kgs., alas a 10°

Velocidad de Despegue  
Potencia máx. con 15,600 Kgs., alas a 20°

Velocidad de Crucero  
Potencia máxima de crucero recomendada a 3,000 metros, con 18,594 Kgs.

789 metros  
818 metros

306 mts./min.

93 mts./min.

63 nudos VEV

157 nudos VIV



**ESTRUCTURA**

Casco de un solo recato, ángulo constante de amortiguamiento en sección constante, todos verticales planos. Construcción libre de fallos. Ala de cajón en mínima, de una sola pieza; sección constante con borde de ataque inclinado. Flotadores no retráctiles. Alas monocoque.

**MOTORES**

Dos motores Pratt & Whitney R2800-83 AM2AH, 18 cilindros, en estrella, de dos planos.  
Potencia de despegue 2,100 CFE  
Potencia máxima continua 1,800 CFE  
Potencia de ascensión recomendada 1,350 CFE  
Gradación del combustible 100/130  
Gradación del aceite CFE (Cualidad de Fuerza Efectiva) 100

**HELICES**

Hamilton Standard de velocidad constante, con palas en bambú, funcionamiento hidráulico automático, de 3 palas; de 4.35 metros de diámetro.

**SISTEMA DE COMBUSTIBLE**

Dos tanques consistente cada uno de seis células flexibles, colocados dentro del ala. Capacidad total, 4,336 litros (1,146 galones E.U.).

**SISTEMA DEL LUBRICANTE**

Dos tanques, uno en cada barquilla; capacidad: 136 litros (36 gal. E.U.) cada uno, incluyendo 9 litros (2.4 gal. E.U.) de reserva para el cambio de paso de las palas de las hélices, y 13.5 litros (3.6 gal. E.U.) de volumen de expansión.

**TREN DE ATERRIZAJE**

Ruedas simples en el mecanismo principal. Las montañas se retraen dentro de una cavidad en la pared lateral del fuselaje. La rueda delantera doble se retro-retrae dentro del casco. El aterrizador delantero es de rotación total y auto-centra.

**CONTROLES DE VUELO**

Controles dobles. Sistema manual sin aumento de potencia.

**SISTEMA HIDRAULICO**

211 Kgs./cm<sup>2</sup>. Dos bombas accionadas por motor. Una bomba hidráulica accionada eléctricamente para el funcionamiento del sistema en tierra y para el desamo de urgencia del tren de aterrizaje, funcionamiento de los frenos y cierre de las compuertas del sistema de aprovisionamiento de agua.

**SISTEMA ELECTRICO**

C.D.: 28-voltios. Un generador de 200 amperios en cada motor.  
C.A.: 115-voltios, 400 ciclos. Dos inversores de 250 V.A.  
Acumulador: Uno de 34 amp./hora níquel-cadmio.

**UNIDAD DE POTENCIA GENERADA EN TIERRA**

Generador de 28-voltios, 200 amperios c.d., accionado por motor de gasolina, suministra energía para el arranque de los motores y otros usos en tierra.

**CALEFACCION DE LA CABINA DE MANDO**

Un calentador de combustión de 45,000 BTU (Unidades Térmicas Británicas).

**PROTECCION CONTRA EL HIELO**

Anti-congelante para el carburador y tubo de Pílot. Dispositivos para la anti-congelación del ala y pilonos de la cola.

**PROTECCION CONTRA INCENDIO**

CF3 B para los motores, CO2 para el calentador de la cabina de mando.

**SISTEMA AEREO DE LUCHA CONTRA INCENDIOS**

Dos tanques en el fuselaje de 2,725 litros (720 gal. E.U.). La parte inferior de los tanques forman parte de la estructura permanente, la superior es removible. Los tanques se llenan a través de dos estiletes giratorios a la parte de atrás del fuselaje del casco. La carga de agua es vaciada a través de dos compuertas accionadas hidráulicamente en el fondo del casco.

Durante los años de 1940 a 1945 todo el esfuerzo e investigación aeronáutica están dedicados y dirigidos hacia la II Guerra Mundial, por lo que el empleo de aviones en cometidos forestales sufre un estacionamiento.

Al finalizar la Guerra se desempolvan las antiguas ideas y proyectos y, además, se cuenta con la circunstancia favorable del gran excedente de aviones, ya sin cometido y fuera de servicio, en las Fuerzas Aéreas de algunas naciones.

En el año 1950 se obtiene el primer éxito en lo referente al empleo de aviones en cometidos de extinción, cuando en Canadá desde un avión "Beaver" se lanzan sobre un incendio forestal bolsas de plástico con 14 lts. de agua, consiguiendo frenar su propagación y controlándolo hasta que los equipos de tierra logran la total extinción.

A partir de aquí un gran número de aviones, de los excedentes antes mencionados, son convenientemente transformados y equipados con instalaciones adecuadas para efectuar bombardeos de agua. Y entre los más conocidos están los B-24 "Liberator", B-17 "Fortaleza Volante", y anfibios como el PBV "Catalina".

Los aviones anfibios **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales



Avión anfibia PBY "Catalina"

Se evalúan y constatan los resultados positivos obtenidos y se prevén las grandes posibilidades que tienen los medios aéreos para cooperar en la extinción de incendios forestales, pero también se observa que estos aviones transformados no ofrecen las prestaciones requeridas en cuanto a las maniobras y operación que este cometido exige, por lo que surgen estudios para determinar las características básicas que debería tener el "avión ideal" utilizado para la extinción de incendios forestales. Y es así como en el año 1967 aparece el avión anfibia Canadair CL-215, especialmente concebido, diseñado y construido para tal fin, haciendo su primer vuelo el día 23 de octubre de 1967.

## 2. LOS MEDIOS AÉREOS EN ESPAÑA

El empleo de aviones en España para cooperar en la extinción de incendios forestales se inicia en el verano del año 1969, cuando la entonces Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial del Ministerio de Agricultura contrata un avión anfibia Canadair CL-215 a través de la empresa SAASA (Servicios Agrícolas Aéreos S.A.). Tiene la matrícula canadiense CF-YWN y está pilotado por el Sr. Yves Mahaut. Básicamente, su área de actuación es Galicia.

En el verano del año siguiente el Ministerio de Agricultura prueba otro tipo de avión, el De Havilland "Twin Otter", su piloto era natural de Asturias y de nombre Arcadio. Este avión, a diferencia del anfibia Canadair, hace la carga de agua en tierra y

tiene menor capacidad. Para su operación se necesitan, por tanto, pistas, almacenamientos de agua e instalaciones adecuadas no muy alejadas de los incendios forestales. La actividad de este avión también se centró principalmente en la región gallega, y estuvo estacionado en la pista de La Lanzada (Pontevedra).

Una vez analizados y evaluados los resultados obtenidos por ambos aviones y considerando la gran red fluvial, costas y embalses existentes en España, se elige el avión CL-215. En el año 1970 el Ministerio de Agricultura adquiere dos aviones de este tipo, y establece con el Ejército del Aire un Convenio para regular su operación y mantenimiento.

### 3. DÉCADA 1970-1979

#### 1970. Los aviones CL-215 se incorporan al Ejército del Aire

Los aviones adquiridos se adscriben al 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, que depende operativamente del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), dotado con helicópteros y estacionado en la Base Aérea de Getafe. El Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento es el Coronel D. Manuel Sánchez-Tabernero de Prada y como 2º Jefe está el Teniente Coronel D. Antonio Rivas Monroy. La Base Aérea de Getafe la manda el Coronel D. Abundio Cesteros García; el Jefe del 803 Escuadrón es el Teniente Coronel D. Enrique Guaza Kopp y como Jefe de Operaciones del Escuadrón está el Comandante D. Juan Pedro Durán Fernández.

La plantilla de personal del Escuadrón –pilotos y especialistas de mantenimiento– está adecuada, en número y especialidad, a los medios aéreos –helicópteros– que hasta ahora dispone. Por ello, es preciso convocar vacantes para obtener el personal que atienda a los nuevos aviones y, en consecuencia, por O.M. nº 2392/70 de 7 de octubre (BOA nº 121) pasan destinados al 803 Escuadrón:

Comandante (SV)	D. Victoriano Sáez Esteban.
Capitán	" D. Gonzalo Ramos Jácome.

Posteriormente, por O.M. nº 2738/70 de 9 de noviembre (BOA nº 135) son destinados:

Capitán (SV)	D. Jesús Rodríguez González.
Teniente "	D. Álvaro Hernández García-Moya.
Teniente "	D. Santos Casaus Conejero.
Teniente "	D. Carlos Moreno Barbero.

Este es el grupo de pilotos con que inician sus vuelos en el Ejército del Aire los aviones Canadair CL-215 que, en su inventario, reciben la designación de UD-13.

Los aviones anfibios **Canadaair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

En cuanto al personal especialista de mantenimiento, por O.M. nº 2444/70 de 9 de octubre (BOA nº 123) se destina al Escuadrón:

Brigada	D. Mariano Molina Serrano	(Mecánico de Avión)
Sargento 1º	D. Ángel Luis Armayor Fernández	(Mecánico de Motor)
"	D. Antonio Martínez Galdo	(Mecánico de Motor)
"	D. Víctor Martín Hita	(Mecánico de Avión)
"	D. Luis Hidalgo Fañez	(Mecánico de Avión)
Sargento	D. Amador Valdeón Piñán	(Electricista)
"	D. José Luis Sánchez Rodríguez	(Hidraulista)
"	D. Ramón Parra Macías	(Hidraulista)
"	D. Adolfo Higuera Jiménez	(Instrumentista)
"	D. Paulino Cabezas Fernández	(Instrumentista)

Asimismo, del personal especialistas de mantenimiento que ya estaba destinado en el 803 Escuadrón se adscriben para prestar servicio en los nuevos aviones:

Sargento	D. Rafael González Gómez.
"	D. Facundo Zazo Holguera.

El 803 Escuadrón se aloja en un pequeño edificio –de los primitivos de la Base Aérea de Getafe– frente a cocheras, con poco espacio disponible para ubicar a su Jefatura y las dependencias propias para personal, administración, operaciones y estancia de pilotos, y todas ellas están dotadas con un mobiliario viejo y heterogéneo. El resto de instalaciones también eran muy deficientes. Los aparatos sanitarios de los “servicios propios para caballeros”, de porcelana francesa marca “Jacob Delafon”, de finales del siglo XIX, eran verdaderas piezas de museo. De hecho, ya



Base Aérea de Getafe, en sus primeros años

estaba construyéndose en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos un nuevo hangar, con instalaciones modernas y adecuadas, para albergar allí al 803 Escuadrón.

El nuevo personal antes citado efectúa su presentación en el 803 Escuadrón en los plazos reglamentarios y, como todavía no han llegado los aviones, los pilotos reciben una somera instrucción en los helicópteros AB-205 y AB-206 pero la suficiente como para poder volar en ellos como segundos pilotos y hacer servicios de alarma. Ese invierno trae fuertes nevadas en varias comarcas de La Mancha, dejando numerosos núcleos urbanos incomunicados, por lo que la actividad como tripulación en los helicópteros en misiones de abastecimiento y rescate es intensa. Con respecto al personal especialista, se les asignan cometidos propios de sus respectivas especialidades.

En ese escenario y con las actividades citadas va transcurriendo el tiempo hasta que, a fines de noviembre, se recibe un comunicado indicando que durante los días 1 al 20 de diciembre tendrá lugar en la factoría de Canadair Limited (Montreal, Canadá) un curso sobre el avión CL-215. Son designados para realizarlo:

Comandante	Sáez Esteban.
Capitán	Rodríguez González.
Brigada	Molina Serrano.
Sargento 1º	Armador Fernández.
"	Martínez Galdo.
"	Hidalgo Fañez.
"	Martín Hita.
Sargento	Valdeón Piñán
"	Sánchez Rodríguez.
"	Higueras Jiménez.
"	González Gómez.
"	Zazo Holguera.

El curso que se lleva a cabo consiste en una fase teórica sobre los sistemas y procedimientos del avión y además, para los pilotos y mecánicos tripulantes, 5 horas de instrucción en vuelo como avión terrestre. El instructor es Mr. Adkins, jefe de pilotos de la empresa Canadair. Al hacer el primer vuelo impresiona el régimen de subida del avión. Sin



Durante el curso, en Montreal



Los aviones anfibia **Canadair** operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales

carga y con temperaturas exteriores bajísimas, los 2.100 caballos de potencia de cada motor hacen que, para mantener los 120 kts de velocidad indicada de ascenso prácticamente se esté apoyado sobre la espalda. No es posible hacer la fase de instrucción correspondiente como avión anfibia, ya que todas las superficies de agua estaban heladas. Finalizado el curso, el día 22 de diciembre se regresa a España y continúan realizándose en el Escuadrón las actividades antes apuntadas. Con la documentación e información aportada por el personal que realizó el curso mencionado se va redactando un plan de instrucción inicial para ponerlo en ejecución en cuanto se reciban los aviones.

El Capitán Rodríguez González, "Suso", como con todo afecto y cariño le llamaban cuantos le conocían en el ámbito del Ejército del Aire, siempre fue un referente en la XV Promoción. De las innumerables cualidades que atesoraba sobresalían su nobleza, generosidad y profundo sentido de la amistad, que culminaban en unas excepcionales condiciones y habilidad para el vuelo y que, con responsabilidad, arrojo y decisiones acertadas, siempre puso de manifiesto en cuantas Unidades, —dotadas con diferentes tipos de aviones, reactores y convencionales—, prestó servicio. Su tiempo de destino en el 803 y 404 Escuadrones, volando en los aviones Canadair CL-215, fue decisivo para la formación de las primeras tripulaciones y la consolidación del cometido específico y espíritu de la Unidad.

Según escrito del Mando de Material, de fecha 3 de diciembre, se designa a la Maestranza Aérea de Albacete como cabecera técnica del avión CL-215, por ser la única que contaba con cierta experiencia técnica y personal capacitado en el mantenimiento de aviones anfibia, ya que había tenido asignado el Grumman "Albatros" SA-16.

Su jefe, el Coronel Ingeniero Aeronáutico D. Fermín Tordesillas Calbetón, era una persona singular y profesionalmente excepcional. Como Teniente Coronel, su destino anterior fué en la Delegación de España ante el Consejo de la OACI, en Montreal (Canadá).

A su condición de Ingeniero Aeronáutico unía la de piloto en activo. De hecho, era el único Ingeniero Aeronáutico que tenía autorización expresa del Ministro del Aire, y posteriormente del



Coronel Ingeniero Aeronáutico D. Fermín Tordesillas Calbetón

Jefe de Estado Mayor, para volar como único piloto, y que mantuvo hasta su pase a la situación de Retiro por edad. Diariamente, a primera hora de la mañana y después de haber pasado por su despacho para ver los asuntos del día, hacía un vuelo en alguna de las avionetas Dornier L-9 que se revisaban en la Maestranza. En ella, su uniformidad habitual era siempre el mono de vuelo, el antiguo, de cazadora y pantalón, modalidad invierno o verano según la época del año. Y en cuanto a los aviones CL-215, terminadas las revisiones y una vez hecho el vuelo de prueba por el piloto probador del 404 Escuadrón, junto con éste el Coronel Tordesillas también lo volaba como primer piloto.

Personalmente, D. Fermín, como con todo respeto le designaba el personal civil de la Maestranza, era soltero, tímido, extremadamente educado, con título nobiliario –Conde de Patilla– y casa solariega en Mojados, provincia de Valladolid. Resumiendo, un auténtico y verdadero caballero. Vivía en el Pabellón de Oficiales de la Maestranza y, entregado a la lectura y al estudio, raramente iba a Albacete. Durante los veranos, junto con el Teniente Coronel Jefe del 404 Escuadrón, se desplazaba y pasaba varios días en cada uno de los destacamentos de la Unidad, viviendo y participando con las tripulaciones en las vicisitudes cotidianas normales.

Tenía un coche Mercedes Benz que adquirió durante su estancia en Montreal, y que mantenía en estado impecable. Se comentaba en la Maestranza que, al ser ya un modelo antiguo y dadas las excelentes condiciones en que se encontraba, la casa Mercedes se lo solicitó para el museo de su factoría de Alemania ofreciéndole a cambio el modelo actual de alta gama que él eligiera. D. Fermín prefirió mantener su verdadera “pieza de museo”.

Profesionalmente, regía la Maestranza con normas estrictas que nadie vulneraba, con especial atención en cuanto al orden, limpieza, fumar en las instalaciones y velocidad de los vehículos en el recinto. Infatigable al desaliento y siempre dispuesto a resolver, con conocimientos técnicos, gran experiencia, imaginación y decisión, cualquier problema que pudiera presentarse. Le cogió cariño al avión CL-215 y al personal del 404 Escuadrón, sentimiento que se extendió a los componentes de la Maestranza, por lo que la mantenía permanente disponible –días laborables o festivos y a cualquier hora– para recibir y solucionar las averías o roturas que imprevisiblemente se produjeran en los aviones Canadair.

En el “despegue técnico” de la Maestranza Aérea de Albacete en cuanto a asumir el mantenimiento de los aviones CL-215, fue también pieza fundamental el Capitán Ingeniero Aeronáutico D. Aurelio L. Guillén Ariza quien, en total sintonía con el pensar y hacer del Coronel Tordesillas, siempre proporcionó apoyo y facilidades ante cualquier petición o contingencia que pudiera surgir.