

# Esquema de un buen trabajo

JOSE A. HERRERA MARTI  
Coronel Jefe del SAR

*A los hombres que hicieron posible realizar con éxito esta misión.*

**S**ON las nueve de la mañana de un martes 30 de Agosto en un Escuadrón de Salvamento.

La actividad rutinaria se ve algo turbada ante el cambio de turno de permiso, aunque en este Escuadrón son pocos los que regresan o van a la Península.

Las tripulaciones entrantes de servicio de alarma están en actividad, chequeando el avión o el helicóptero, las carteras, el equipo, el combustible y un largo etc. Se dan las novedades de estar listo y se pasa al briefing, donde los más rezagados, casi siempre los mismos, entran con forzada y silenciosa timidez.

Se da la charla, esta vez de sistemas de avión, las emergencias y la meteorología que anuncia cielos cubiertos al norte, la típica panzaburro, vientos de 20 Kts. y marejada en mar abierta.

Ese día, ocurrió que recién pasados al bar a desayunar, se levantan unas voces y ruidos en el pasillo que les hicieron salir corriendo.

El RCC ha dado la voz de alarma, ¡Un barco con quince tripulantes se está hundiendo a unas 80 NM al sur de la isla!

En estas situaciones, se nota una agitación en el ambiente que es muy característica de las Unidades de Salvamento, una actividad casi frenética mueve a unos a correr a terminar de preparar el avión o helicóptero para despegue inmediato. Otros corren hacia operaciones a recibir más noticias, a preparar el vuelo, determinar la búsqueda, fijar el tipo de accidente, la posición, el número de personas accidentadas, equipo auxiliar, combustible, coordinación con otros medios, etc.

La impresión de un atento observador sería que este aparente ir y

venir de la gente denota en el fondo la profesionalidad de cada uno de ellos. Cada cual prepara su parcela para que el conjunto, funcione como un todo armónico.

Se puede comprobar aquí la penetración de la tripulación: pilotos, mecánicos, sanitarios, navegantes, radaristas...

El fallo de uno de ellos puede dar al traste con el esfuerzo de los demás.

Son las diez y dieciocho minutos, los pilotos del helicóptero reciben la noticia del RCC, donde su personal de servicio ha recogido la llamada de auxilio de la Comandancia de Marina de Canarias.

"Se solicita apoyo aéreo para el rescate de los tripulantes del barco "RIO CACHEO" en la posición 27°14'N y 15°40'W".



*Isado de la cesta con un naufrago a bordo del helicóptero.*

El RCC solicita meteo de la zona y a las 10 y 22 minutos dá órdenes al FOKKER-27, que estaba en vuelo, para que se dirija a la posición estimada a localizar el naufragio.

Cuatro minutos más tarde de recibir la alarma, el helicóptero está en marcha y una viva actividad reina en cabina, se están acabando de cumplimentar los procedimientos y de fijar en el Omega los datos recibidos del RCC. La torre de Gando autoriza a las 10:43 al RESCUE-21 a despegar, emprendiendo una loca carrera contra reloj para salvar unas vidas. Entre tanto, los operadores de grúa y sanitarios se colocan los atalajes que les sujetarán al helicóptero cuando las puertas se abran. El rescatador está acabando de equiparse con el traje de goma, aletas y resto de equipo.

Una vez en el aire, se fija el rumbo y se realizan los primeros enlaces. Se llama al RCC en HF y al FOKKER "COTOS-26" en 123.1 que informa está a 15 minutos del punto estimado, y el RCC que definitivamente el barco está hundido y quince tripulantes sobre una balsa que deriva hacia el sur movida por el fuerte viento y agitada por la fuerte marejada reinante en esa latitud.

Las 10:55, "COTOS-26" comunica que está sobre los naufragos y que lanza colorante para señalar las dos balsas. Pocos instantes después, unas manchas verde esmeralda señalan, como los lápices de remarcar, la posición de esas balsas que la espuma, las olas y la monotonía del mar tratan de ocultar.

Un bote de humo refuerza la acción. Un par de minutos después un humo, sorprendentemente menor de lo que uno espera, señala la posición y la dirección del viento.

La avezada tripulación del F-27 ha actualizado la posición real de las balsas en el inercial y se lo pasa

al helicóptero que está ya a pocos minutos del lugar.

La voz del copiloto del helicóptero rompe el silencio que reina a través del interfono. ¡balsas a la vista! no es necesario realizar búsqueda, directamente a tráfico de grúa. Son las 10 y 59 minutos.

¡Puertas abiertas! ¡Grúa abajo!

El helicóptero, a 110 pies del agua, baja una cesta blanca con flotadores, que a los naufragos les parece ser los dedos de una mano amiga.



El buque "General Lukban", embarrancado en Galicia en enero de 1988.

Se iza la primera cesta y sube un solo naufrago, en la segunda ocurre lo mismo, a este ritmo no van a tener combustible. Con la tercera grúa se hace descender al nadador-rescatador para que organice la recuperación desde abajo.

Mientras, los compañeros del FOKKER lanza un par de botes de humo.

Ya se van subiendo los naufragos, pero la voz del operador ¡Mi Capitán hay que refrigerar la grúa, ya lleva cinco accionamientos!, dá un descanso al mecanismo de izado y, por qué no, también relaja la tensión de todo el equipo de salvamento.

El F-27 orbita vigilante. Cuando la temperatura del mecanismo de izado descende, se vuelve al circuito de grúa.

Los minutos van pasando lentamente y, a medida que el peso aumenta en el helicóptero debido al izado de personas, la inercia hace más difícil su gobierno. Las

personas que se encuentran a bordo se dan cuenta que se ha terminado la operación cuando ven aparecer la cesta de rescate con el joven buceador que lleva en sus brazos el perro mascota del barco.

Se mira el reloj en cabina, ¡Las 11:43!, se ha estado 44 minutos en la zona.

¡Cesta dentro! ¡Puerta cerrada!

Las sonrisas de los marineros salvados son muestras de gratitud que manifiestan también con sus ojos. Se solicitan instrucciones al

RCC del lugar donde se desea que queden los naufragos. El helicóptero se dirige directo al Arsenal. El FOKKER le sobrevuela en su trayecto.

De regreso a Gando, ya solos, queda en el pensamiento de todos esa satisfacción interna de haberlo hecho bien y haber tenido suerte.

A las 12:50 se paran motores junto al barracón, un abrazo a los del FOKKER y un "sin novedad en el vuelo, mi Teniente Coronel".

En esta misión se salvaron:

15 marineros y la mascota del buque "RIO CACHEO", y se invirtieron:

— 2 horas 20 minutos de FOKKER.

— 2 horas 3 minutos de Superpuma.

— Colorantes, fumígenos, etc.

— El entusiasmo, empuje, corazon y profesionalidad, de un puñado de hombres que, siempre vigilantes, velan por ayudar al prójimo.

## RESUMEN OPERATIVO DEL SAR

### — Ejercicios combinados.

El SAR efectúa, de acuerdo con el primer tratado de cooperación internacional que firmó España a finales de los años cuarenta, una serie de ejercicios específicos de búsqueda y salvamento junto a fuerzas SAR de Francia e Italia: TIBURON, AVUTARDA, TRITONE, TRUCHA, PERDIZ y CERNIA. Algunos de ellos desarrollan métodos de búsqueda en el mar (SAMAR) y otros en tierra (SATER).

Estos ejercicios son consecuencia de acuerdos surgidos en reuniones tripartitas que se celebran todos los años con el fin de unificar criterios de procedimientos, de material, de supervivencia, etc.

### — Ejercicios con organismos civiles (Cruz Roja del Mar, Protección Civil, Guardia Civil)

Tienen como objetivo establecer con estos organismos normas que permitan actuar conjuntamente en casos de emergencia. Como novedad, este año pasado se impartió un curso de técnicas y procedimientos de salvamento en helicóptero a los siguientes organismos:

- Servei D'estinció D'incendis I Salvaments (Catalunya).
- T.A.F., (País Vasco).
- Protección Civil.
- Dirección General de la Policía.
- Dirección General de Tráfico.

### — Ejercicios tácticos

• SAREX, que han pasado a ejecutarse asociados a los que realizan los Mandos operativos. Son ejemplos los RED EYE/SAREX, TACEX/SAREX, etc.

Consisten, en líneas generales en rescatar a tripulaciones supuestamente derribadas —tanto en territorio enemigo como en territorio aliado—. Se efectúan en colaboración con la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC), que presta personal especializado en este tipo de misiones.

• TOPO, como los que realiza con los Escuadrones de Seguridad y Servicios de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire y del Grupo del Cuartel General del MACOM, para infiltraciones y exfiltraciones de patrullas de personal

## SAR DE CANARIAS

1988 ha sido un año importante para el SAR de Canarias en los diferentes campos.

### ORGANICO

Se ha integrado el RCC de Canarias en el 802 Escuadrón de FF.AA., con ello se espera lograr dos objetivos:

- Centralizar la dirección y ejecución de las operaciones de salvamento en el mismo organismo, antes el RCC se encargaba de la dirección y el 802 Escuadrón de la ejecución.
- Lograr un ahorro de personal.

Aún es pronto para evaluar la bondad de la integración, al continuar aún separados físicamente el Escuadrón y el RCC, lo que hace que los objetivos que se esperaban alcanzar con la integración no sean una realidad total.

### LOGISTICO

Es de destacar que la flota de D-2 ha tenido que hacer frente al reto singular de tener que pasar su primera revisión CHECK-5 (similar al OVERHAUL) y que se ha venido realizando de forma satisfactoria, habiendo finalizado ya dos de los tres programados.

### ACTIVIDADES OPERATIVAS

Enero-Septiembre 1988 (ambos inclusive)

	Núm.	horas
Salvamento Marítimo (SAMAR)	5	07:25
Salvamento Terrestre (SATER)	1	01:30
Socorro Marítimo (SOMAR)	26	77:25
Evacuaciones (EVAC)	107	167:40
Coberturas SAR (CSAR)	38	107:35
Ejedanes (EJD)	35	143:35
Ejercicios Nacionales (E.N.)	1	02:40
Exhibiciones Aéreas (EXH.)	4	06:20

Las Exhibiciones han sido, excepto una, todas relacionadas con el 75 aniversario de la Fuerza Aérea Militar Española, habiéndose realizado en Santa Cruz de Tenerife, La Laguna y Las Palmas, en la Playa de Las Canteras.

Entre los socorros marítimos realizados destacan en especial los siguientes:

Al TONICO EL MENUT en el que se rescataron 17 naufragos y un perro.

Al RIO CACHEU, en el que se rescataron 15 naufragos, el rescate se realizó a 50 millas al sur de Las Palmas, hundiéndose el barco.

### EL S.A.R. EN EL ARCHIPIELAGO

El elevado número de actividades que el SAR de Canarias ha realizado y viene realizando en beneficio de sus habitantes, hace que cada vez se tenga un mayor aprecio de sus gentes, lo que hace que haya sido distinguido con el Premio Extraordinario "Excmo. Sr. Presidente del Gobierno Autónomo de Canarias".

El interés por el SAR también se ha demostrado en las conferencias relativas al mismo que el personal de esta Unidad ha impartido a petición de:

- Liga Naval.
- IV Seminario de Salvamento en la Mar y asistencia en playa.
- Villa de Teror.
- La Laguna en conmemoración del 75 aniversario de la Aviación Militar Española.

### OTRAS EFEMERIDES

El 17 de Mayo del presente año se cumplieron las primeras cinco mil horas de vuelo de los Super-Puma en Canarias.

especializado. Colabora el SAR también con el CASID llevando a cabo prácticas rappel y guía de aeronaves; con la EZAPAC en las prácticas de supervivencia impartidas por ésta, y cursos de señaladores-guía. Asimismo, forma parte de destacamentos de alerta SAR junto a ejercicios y maniobras.

Se realizan también colaboraciones con la Armada.

El SAR realiza otro tipo de misiones que no son ya de carácter táctico, pero sí altamente humanitarias.

Durante los siete (7) primeros meses del año se efectuaron:

- 18 Socorros marítimos.
- 185 Evacuaciones.
- 100 Evacuaciones sanitarias.
- 49 Personas rescatadas.
- 24 Barcos auxiliados.

### TRASLADO DE ORGANOS PARA TRASPLANTES (misiones T.O.T.)

Desde 1985 el Ejército del Aire viene colaborando, con sus medios,

en apoyo de la Sanidad Española, realizando misiones de transporte de órganos para trasplante.

Estas misiones las seguirá apoyando el Ejército del Aire, hasta que organismos civiles se hagan cargo de ellas.

Es en la actualidad el 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, junto con el SAR, quien ejecuta la mayoría de estas operaciones. Más de cuarenta hospitales de toda España cuentan con la colaboración del Servicio de Búsqueda y Salvamento en las misiones de trasplante y aeroevacuaciones. Durante los siete primeros meses del año se han efectuado un total de setenta misiones TOT.

### CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO (RCC,s)

No sería justo comentar las misiones del SAR sin mencionar la importante labor realizada por los Centros Coordinadores de Salvamento. Son ellos quienes elaboran, proponen y preparan los planes de ejercicios y operaciones reales. Organizan y dirigen las actividades dentro de su área de responsabilidad. Su actividad requiere el uso de medios ajenos al Ejército del Aire conforme con los acuerdos concertados coordinando el empleo de los mismos.

Ultimamente, por las Ordenes Ministeriales 723/09088/88, 723/09089/88, 723/09094/88 y 723/09095/88 de 12 de Mayo y B.O.D. nº 97 pasaron a integrarse en los Escuadrones 801 y 802 los RCC.s de Baleares y Canarias respectivamente, tanto a nivel orgánico, como administrativo y operativo.

Estos RCC.s suponen el escalón previo entre las peticiones de medios SAR y los Escuadrones de Fuerzas Aéreas y se pueden coordinar los centros nerviosos del sistema SAR.

CUADRO RESUMEN DE MISIONES Y HORAS DE VUELO DURANTE EL 1º SEMESTRE AÑO 1988

	MISIONES	HORAS DE VUELO
INSTRUCCION . .	1.099	1.639:10
ENTRENAMIENTO .	209	290:50
REALES . . . . .	538	1.218:00
OTRAS MISIONES .	254	283:25
TOTAL . . . . .	2.100	3.431:25