

803 Escuadrón

El ala fija del Ala 48

JUAN CARLOS RUIZ LEAL
Teniente Coronel de Aviación



Antes del despegue en la Operación Atalanta.

LOS INICIOS

A diferencia de las otras escuadrillas de salvamento, la 53 Escuadrilla de Salvamento ubicada en la Base Aérea de Getafe creada en 1954, y posteriormente denominada 57 Escuadrilla de Salvamento, no contó con ninguna aeronave de ala fija en dotación en el momento de su creación; no como las otras dos escuadrillas que contaban con aeronaves de patrulla (hidroaviones) para búsquedas en las grandes extensiones marítimas de su responsabilidad. Fue en 1963 cuando se la dota de avionetas C-127 Dornier (L-9) para complementar el trabajo de los helicópteros, apoyando en las búsquedas de aeronaves siniestradas, y como aviones de enlace.

El año 1971 se contó por primera vez con medios de mayor radio de acción para realizar búsquedas tanto terrestres como marítimas con la adquisición de los dos primeros hidroaviones C-215, los célebres "apagafuegos", que tenían como misión

primaria la lucha contraincendios y como secundaria, SAR. Estos aviones fueron asignados al ya 803 Escuadrón de FF.AA en la Base Aérea de Getafe, por su mayor radio de acción, aunque su asignación fue corta, solo dos años, ya que fueron reasignados en 1973 al recién creado 404 Escuadrón, actual 43 Grupo, ubicado en la Base Aérea de Torrejón, cuando fueron adquiridas más unidades del C-215 por el Estado español.

LA ÉPOCA DORADA DEL AVIOCAR

No fue hasta mediados de 1983, ya ubicados en la Base Aérea de Cuatro Vientos desde finales de 1971, cuando la unidad contó con su primer avión específico para misiones de búsqueda y salvamento, con la dotación de tres C-212-200 "Aviocar" (D.3B) modificados con radar de vigilancia marítima, también conocidos como "Fofitos" o "Pinochos" por su radome alargado para alojar el citado radar, que



Belén Navajas Ezquerro

dieron el merecido relevo a las tres Dornier de que disponía la unidad. Con este avión se posibilitaba la búsqueda a grandes distancias y una permanencia en zona mucho mayor, completando y mejorando las capacidades de los medios de ala rotatoria.

Durante los 25 años que los D.3B estuvieron asignados a la unidad, realizaron innumerables servicios, tanto de búsqueda específica SAR, como de apoyo a la población española realizando evacuaciones de heridos desde zonas limítrofes donde no existía la adecuada red hospitalaria, evacuaciones de quemados desde cualquier punto de la península a los pocos hospitales especializados, apoyos a la Organización Nacional de Transplantes con los famosos TOT (Traslado de Órganos para Transplante), en los que se sabía cuando empezaba la misión pero no cuando tenía prevista su finalización. El último TOT se realizó en 1999.

También son de destacar los apoyos a la Marina mercante española con las misiones de búsqueda de barcos o embarcaciones siniestradas o en apuros, control de manchas de petróleo, como en el caso del petrolero "Prestige", y dentro del Ministerio de Defensa resaltar las colaboraciones con la Armada española en misiones de Vigilancia Marítima (VIGMA), -normalmente en las zonas marítimas del Atlántico y del Cantábrico-.

En su última etapa, el D.3 se empleó en la lucha contra la inmigración ilegal, que se tratará con posterioridad.

Todo el trabajo realizado tenía un marcado carácter nacional. No obstante se atendían regularmente ejercicios y colaboraciones internacionales, tanto con los países del Acuerdo Tripartito de SAR-MEDOC, Francia, Italia y España, como con nuestros vecinos marroquíes y portugueses, donde los Centros de Coordinación de Salvamento (RCC) ad-

*D.3
desplegado
en Cabo
Verde.*



Julían Moreno Salguero



José María Perea Arenas

D.3 Pinocho en pleno vuelo. yacentes, ponían a prueba los procedimientos de coordinación y el nivel de instrucción de las unidades participantes.

LOS MOMENTOS ACTUALES

Actualmente la unidad cuenta con tres CN.235 serie 100 (T.19) modificados en versión VIGMA (conocidas como D.4), para atender el rol primario SAR y el rol secundario VIGMA, los cuales le han dado a la unidad a un nuevo enfoque, tanto por sus capacidades como por los compromisos que el Estado español ha contraído en la última década.

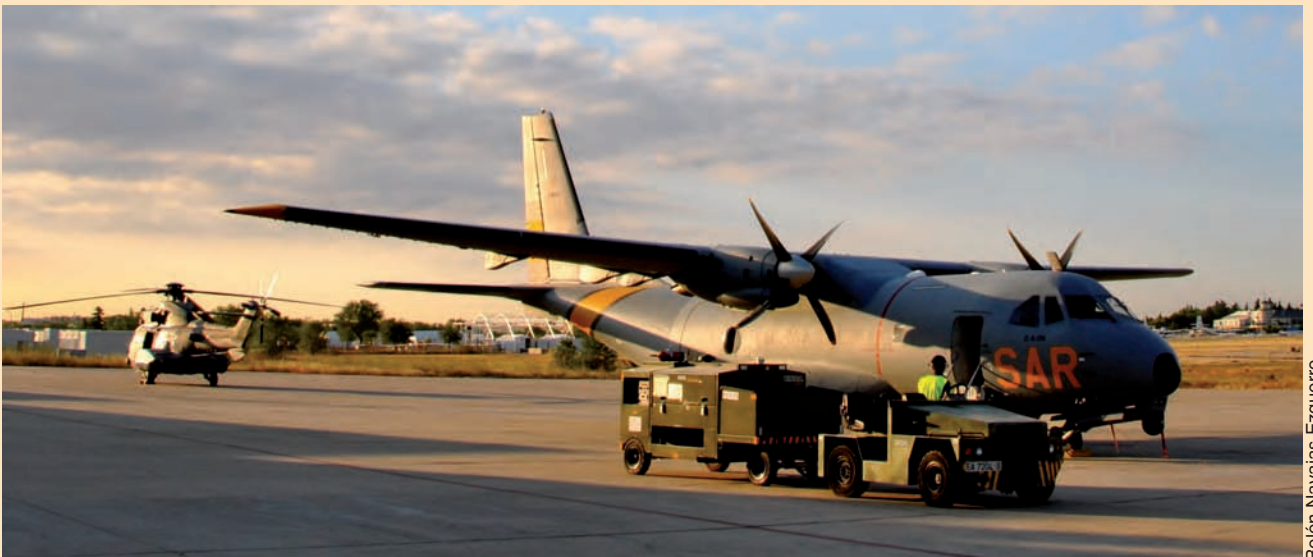
La entrada en servicio del D.4 ha producido algunos cambios significativos en la unidad. El primero de ellos ha supuesto, sin merma de la capacidad para su rol primario SAR, una mejora sustancial en las capacidades para el desempeño de su rol secundario de vigilancia marítima (VIGMA), con las consecuencias que posteriormente veremos. El segundo es que tras la implementación parcial del Plan de

D.4 en las instalaciones del Ala 48 en la Base Aérea de Cuatro Vientos.

Implantación para el traslado del Ala 48 a la Base Aérea de Getafe, aprobado el 27 de junio de 2007 por el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el ala fija del Ala 48 ha quedado ubicada de nuevo en la Base Aérea de Getafe de donde se marchó a principios de los 70, quedando pendiente a día de hoy el traslado del ala rotatoria.

Como se ha dicho anteriormente, la entrada en servicio de la nueva plataforma ha supuesto una importante mejora en el desarrollo de las misiones. Desde el punto de vista de la plataforma, ésta cuenta, en comparación con el D.3, con unas mejores prestaciones, como son su mayor velocidad de crucero, lo que reduce el tránsito a la zona de operaciones (cualidad muy necesaria en las misiones SAR), mayor autonomía (se ha pasado de 6 horas a más de 9 horas) cualidad necesaria tanto para búsquedas SAR como para patrulla marítima, aviónica mejorada al incluir el TCAS (Sistema de aviso para evitar colisiones de tráfico) que mejora la seguridad ante otros tráficos aéreos, un FMS (Sistema de Gestión de Vuelo) que facilita la planificación y coordinación de las misiones, así como un nuevo equipo SAR-DF para la localización de balizas de aeronaves y embarcaciones siniestradas o en peligro.

Además de estas características, ya existentes en su mayoría en los T.19 "cargueros", utilización anterior de la plataforma, las modificaciones introducidas con la instalación del Sistema Táctico de Misión (FITS), permiten la utilización de la plataforma como avión de vigilancia marítima. Este sistema integra en dos consolas de operadores la información procedente de los siguientes equipos: un radar de búsqueda y seguimiento de blancos marítimos con capacidad de búsqueda y presentación en los 360° APS-143C(v)3, un sistema de FLIR/EO STAR SAFIRE III que permite tanto la identificación diurna como nocturna de blancos, un EGI (inercial GPS) que permite la estabilización y navegación del sistema de



Belén Navajas Ezquerro



Julián Moreno Salguero

misión completo, un sistema AIS (Sistema de Identificación Automática) de identificación de barcos de superficie y de transmisión de datos y un sistema de comunicaciones por satélite y HF para voz y datos.

Fuera de la plataforma, el sistema incluye un Centro de Apoyo a la Misión (CAM) terrestre que facilita la preparación de la misión y el control de la misión en tiempo casi real, así como la posterior evaluación de la misma.

Todo ello ha supuesto una gran mejora cualitativa con respecto al anterior sistema de armas D.3, lo que ha llevado a que la unidad sea más demandada en su rol secundario VIGMA.

EL ESPÍRITU INTERNACIONAL DE LA UNIDAD

Todavía se operaba con el D3, cuando se ordenó el despliegue a la República de Cabo Verde en apoyo a la lucha contra la inmigración ilegal, a través de la operación "Noble Centinela". Esta misión se prolongó desde el 27 de junio de 2007 al 21 de febrero de 2008 en las aguas marítimas del sur del archipiélago canario, donde se realizaron 425,5 horas de vuelo en 93 salidas, convirtiéndose así en la primera operación fuera de territorio nacional en que participó el ala fija del 803 SQN.

Se estaba participando en la citada operación cuando se recepciona el 21 de diciembre de 2007 el primer D.4 (D.4-01), que pasa a estacionarse en la B.A. de Getafe, y no en Cuatro Vientos donde todavía estaba ubicada la unidad, iniciándose la instrucción en los mismos con el apoyo del Ala 35, anteriores usuarios de las aeronaves. Sólo 9 meses después, el 19 de septiembre de 2008, se despliega en Canarias en la B.A de Gando, para atender a la operación "Noble Centinela", donde se llegó a operar con dos aeronaves de la unidad. Hasta la finaliza-

ción de la operación por el 803 SQN, el 19 de mayo de 2009, se contabilizaron 395,5 horas de vuelo en 125 salidas con esta plataforma. Con D.3/4 se realizaron 821 horas de vuelo en 218 salidas.

Posteriormente se ordenó desplegar en Yibuti, incorporándose al Destacamento Orión dentro de la operación "Atalanta", para el control de la piratería en el océano Índico, relevando transitoriamente a los P3 del Ala 11. Desde esa primera vez, se ha realizado otra rotación más en el Destacamento Orión, teniendo previsto continuar con más rotaciones en el citado Destacamento. Habitualmente el relevo es

Destacamento Orión en Yibuti.

DESTACAMENTOS REALIZADOS POR EL 803 SQN AVIÓN DESDE 2007

MISIONES CON AVIONES DEL EJÉRCITO DEL AIRE

- OPERACIÓN NOBLE CENTINELA
 - República de Cabo Verde: Desde el 27 de junio de 2007 al 21 de febrero de 2008, con un total de 93 salidas y 425:35 horas de vuelo.
 - Islas Canarias: Desde el 19 de septiembre de 2008 al 19 de mayo de 2009, con un total de 125 salidas y 395:25 horas de vuelo.
- OPERACIÓN ATALANTA
 - Djibuti: Desde el 15 de agosto al 26 de septiembre de 2009, con un total de 17 salidas y 120:50 horas de vuelo.
 - Djibuti: Desde el 15 de septiembre al 22 de noviembre de 2010, con un total de 35 salidas y 266:00 horas de vuelo (incluyendo despliegue y repliegue).
- OPERACIÓN UNIFIED PROTECTOR
 - Decimomannu: Desde el 23 de marzo al 02 de junio de 2011, con un total de 189:20 horas y 32 salidas.
 - Decimomannu: Desde el 09 de agosto de 2011, actualmente en curso, hasta el 12 de septiembre 100 horas de vuelo en 13 salidas.

Línea de aviones en Getafe, con los D.4 del Ejército del Aire y de la Guardia Civil.

Belén Navajas Ezquerro



DESTACAMENTOS REALIZADOS POR EL 803 SQN AVIÓN DESDE 2007

MISIONES CON AVIONES DE LA GUARDIA CIVIL

- OPERACIÓN FRONTÉX
 - Islas Canarias: Desde el 20 de octubre de 2008 al 28 de febrero de 2009, con un total de 58 salidas y 301:25 horas de vuelo.
 - República de Senegal: Desde el 28 de febrero al 28 de noviembre del 2009, con un total de 138 salidas y 339:40 horas de vuelo.
 - República Islámica de Mauritania: Desde el 3 de diciembre del 2009 hasta la actualidad (12 septiembre 2011), con un total de 272 salidas y 1127:10 horas de vuelo.
- OPERACIÓN HERMES
 - Cagliari/Elmas (Cerdeña-Italia): Desde el 07 de abril al 01 mayo de 2011 con un total de 68:55 horas de vuelo.
- OPERACIÓN ÍNDALO
 - Desde el 11 de septiembre al 31 de octubre de 2009, en la lucha contra la inmigración ilegal en el Mar Mediterráneo y el Mar de Alborán, con un total de 42 salidas y 140:20 horas de vuelo.
 - Desde el 1 al 21 de agosto de 2010 y del 10 al 20 de septiembre de 2010, en la lucha contra la inmigración ilegal en el Mar Mediterráneo y el Mar de Alborán, con un total de 20 salidas y 80:00 horas de vuelo.
 - Desde el 17 de julio a 6 de agosto de 2011, en la lucha contra la inmigración ilegal en el Mar Mediterráneo y el Mar de Alborán, con un total de 15 salidas y 52:40 horas de vuelo.
- OPERACIÓN AMÉRICA'S CUP
 - Desde el 8 de febrero al 14 de febrero en apoyo a la Vigilancia Aérea durante las regatas de la Copa América de Vela, con un total de 3 salidas y 14 horas de vuelo.

cada dos meses y medio, realizándose alrededor de 250 horas de vuelo en salidas de 8-9 horas, y con 40 horas de vuelo para la ida y el regreso.

Actualmente se está llevando a cabo, junto con el Ala 49, la participación española en el Destacamento Aerotático VIGMA en la Base Aérea de Decimomannu (Cerdeña – Italia) para atender las misiones de la operación “Unified Protector” de control marítimo del embargo en el conflicto de Libia. En esta operación los relevos tienen lugar cada dos meses y medio, y se realizan alrededor de 200 horas de vuelo en salidas de 8 horas.

Para el desarrollo de estas últimas operaciones fue necesario contar con el apoyo de Coordinadores Tácticos (TACCO) del Ala 11 encuadrados en las tripulaciones, dada la mayor complejidad de las misiones de patrulla marítima en comparación con las de vigilancia marítima que se venían realizando.

También hay que destacar el apoyo que se recibe tanto del Ala 37 como del Grupo de Escuelas de Maticán (GRUEMA) a través de su personal de mantenimiento que ayuda a conformar el indispensable equipo de mantenimiento que despliega para atender la aeronave durante los destacamentos.

LA OPERACIÓN CON LAS AERONAVES DE LA GUARDIA CIVIL

La formalización en septiembre de 2008 del Acuerdo entre la Secretaría de Estado de Seguridad y el Ejército del Aire por el que se encomienda la gestión de determinadas actividades en el ámbito de las operaciones aéreas de la Guardia Civil, ha supuesto para el Ala 48 un nuevo reto al contemplar



Belén Navajas Ezquerro

tanto la operación y el mantenimiento de sus dos CN-235 serie 300 en configuración VIGMA, como la formación de personal de la Guardia Civil.

Durante los tres años que lleva en vigor el citado acuerdo, se ha formado e instruido al siguiente personal de la Guardia Civil: nueve pilotos, dieciséis operadores de sistema de misión y veinte mecánicos de mantenimiento. Simultáneamente se han realizado casi 3.000 horas de vuelo, de las que 655 han sido de instrucción y el resto en los destacamentos para atender las operaciones requeridas por la Guardia Civil (Canarias, "Hera" en Senegal y Mauritania, "Hermes" en Cerdeña e "Indalo" en Almería, todas ellas para la Agencia FRONTEX de la Unión Europea contra la inmigración ilegal).

Normalmente los relevos de los destacamentos en apoyo a la Guardia Civil han sido mensuales, con dos tripulaciones destacadas y un equipo de mantenimiento, realizando entre 50 y 100 horas de vuelo en salidas de 4-6 horas de vuelo.

EPÍLOGO

Los cambios acaecidos en estos últimos cuatro años (separación física de la jefatura y del resto de la unidad, nuevo sistema de armas, participación en misiones internacionales y operación de las aeronaves de ala fija del Servicio Aéreo de la Guardia Civil), han supuesto un gran reto, no exento de problemas y dificultades, y por supuesto, de satisfacciones, que han jalonado esta última época.

El contar con un personal joven con alto espíritu de entrega, abnegación y sacrificio, ha permitido,

junto con el apoyo de otras unidades del Ejército del Aire, que la participación en operaciones y misiones internacionales haya sido considerada un éxito, consiguiendo casi el 100% de operatividad y realizando el 100 % de las misiones previstas, con un alto grado de eficiencia en sus resultados.

Todo ello sin olvidar que como toda unidad SAR se mantiene una alerta las 24 horas de los 365 días del año.

No me gustaría cerrar este artículo sin dedicar un emocionado recuerdo a nuestros compañeros que fallecieron en accidente aéreo, cuando realizaban un vuelo de instrucción de búsqueda en montaña el 5 de febrero de 1998, volando el D.3B-09 en Pini-lla del Valle en la sierra de Guadarrama. •

Contingente del DAT VIGMA antes de partir para Decimomannu.

Despegue del D.4 camino de Decimomannu.



Belén Navajas Ezquerro