

# Fokker 27: toda una vida en alerta

**FERNANDO SOMOVILLA SANTIAGO**  
*Capitán del Ejército del Aire*



**E**l Fokker 27-Maritime, de denominación militar D.2, ha estado más que durante toda una vida, durante varias vidas en alerta. Sí, varias vidas, pues tras más de 34 años de servicio de este formidable avión, ha dado tiempo más que suficiente para que gran parte de la vida operativa de familias completas hayan transcurrido bajo las alas del Fokker 27-Maritime. Así es el caso de lo que ha ocurrido en mi familia. Mi padre, el capitán Luis Somovilla Peña, mecánico de vuelo en situación de jubilado en la actualidad, fue parte de la primera tripulación que realizara el

curso de formación inicial en D.2., curso que se efectuó en los últimos meses del año 1978, primero en las instalaciones de la factoría holandesa de Fokker y posteriormente en las instalaciones inglesas de motores Rolls Royce. Sería unos años después cuando el que escribe estas letras tomaría el relevo generacional e iniciaría el plan de instrucción en D.2, en el mes de julio del año 2007, llegando a ser Jefe de la Escuadrilla hasta prácticamente su baja en servicio el 16 de diciembre de 2013.

Todo surgió allá por el año 1978, tras acordarse la baja definitiva del

material Grumman Albatros SA-16, de denominación militar AD.1, al no reunir ya las características de fiabilidad necesarias para el desempeño de las misiones que tenía encomendadas. Así pues, el Estado Mayor del Aire, en el Acta de la reunión celebrada el día 05 de Junio de 1978 y teniendo en cuenta los informes recibidos, tomó la decisión de adquirir (por parte de Aviación Civil) y entregar al 802 Escuadrón tres aviones Fokker 27-Maritime, según escrito del Estado Mayor del Aire nº 811 DPL y comunicación definitiva del coronel Jefe del Servicio Nacional de Búsqueda



y Salvamento en escrito nº 211, de fecha del citado mes y año. La compra de estos aparatos trajo asociada una serie de contrapartidas que se detallan en el Anexo A.

El avión Fokker-27 Maritime, ha constituido un medio idóneo para la misión de búsqueda en el mar. Dispone de un radio de acción de 1.100 MN, con una autonomía de unas 11 horas y un peso máximo al despegue de 47.500 libras, lo que permite disponer de gran cantidad y variedad de material de señalización y supervivencia. La tripulación normal del



Fokker-27 Maritime estaba compuesta por: 2 pilotos, 1 navegante (piloto), 1 mecánico, 1 radarista, y 1 observador lanzador.

El primer avión que se incorporó a la Unidad fue el D.2.02 el día 28 de Febrero de 1979, procedente de la factoría Fokker en Holanda, de donde partió con una tripulación de este Escuadrón y dos componentes de la citada factoría. En fechas posteriores se incorporaron el 01 y por último en julio de 1979 el 03.

Comienza así a operar en las aguas del archipiélago Canario este busca-

dor y salvador incansable, acumulando hasta el final de sus días un total de 50.371:45 horas de vuelo y realizando más de 300 misiones reales.

Durante sus años de servicio muchos fueron los cometidos en los que se empleó, sin dejar nunca de lado su rol primario; "localizar a las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español y hacer llegar lo más rápidamente posible los auxilios necesarios, así como cooperar con otros organismos civiles y militares cuando por haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública se requiera su colaboración". Para llevar a

## CONTRAPARTIDAS POR LA ADQUISICIÓN DEL FOKKER 27-MARITIME

**A**viación Civil efectuó la adquisición de 12 Fokker 27 para el Servicio de Búsqueda y Salvamento, cuatro para cada Escuadrón.

El paso de este Servicio al Ejército del Aire hizo que se quedaran en los tres primeros, ya en la cadena de producción, para Canarias. En el contrato figuraban contrapartidas como:

- Formación de pilotos, mecánicos y otros técnicos.
- Asistencia técnica durante los primeros años, y...
- Un viaje dando la vuelta al mundo.

Tras la cancelación de parte del contrato, la vuelta al mundo quedó en viaje solo para dos tripulantes hacia el Far East, con el avión ya del Ejército del Aire pero aún con matrícula holandesa (PHFTL). La forma de pago del préstamo del avión durante dos meses fue con un generoso paquete inicial de repuesto.

Tras diversas propuestas al Estado Mayor, finalmente fueron seleccionados, por nivel de inglés, un piloto y un mecánico. El Capitán Mariano González García y el Brigada Manuel Miñana Enguita.

Se incorporaron en Holanda donde se efectuaron vuelos y exhibiciones para una comisión de militares iraníes de los tres ejércitos. Holanda, a través de terceros países, intentaba venderles los F-27 a pesar del embargo de armamento que sufría Irán.

Los responsables de aquella compra no se decidieron jamás, ya que, según expresaron, el Ayatolah Jomeini había impuesto la horca como pena si fracasaba la operación a través de terceros países o bien el material no cumplía las expectativas deseadas.

Finalmente, un total de 20 personas, comenzaron el viaje con la tripulación y trayectos que se detallan a continuación.

Comandante: capitán holandés.

2º Piloto: capitán González García y un piloto danés.

Mecánicos: equipo de mantenimiento de la Fokker y brigada Miñana.

Acompañantes: equipo de relaciones públicas, marketing y ventas.

AÑO 79	TRAYECTO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	
27/04	Amsterdan (Holanda)	Kerkira (Grecia)	05:00 h
	Kerkira (Grecia)	Lukxor (Egipto)	05:20 h
28/04	Lukxor (Egipto)	Oman	
29/04	Oman	Colombo (Skry Lanca)	Presentación y exhibición
01/05	Colombo (Skry Lanca)	Kuala Lumpur (Malasia)	
	Kuala Lumpur (Malasia)	Manila (Filipinas)	Presentación y exhibición
06/05	Manila (Filipinas)	Yakarta (Java)	Presentación y exhibición
12/05	Yakarta (Java)	Darwing (Australia)	
	Darwing (Australia)	Port Moresby (Guinea Nueva Papua)	Presentación y exhibición
18/05	Port Moresby (Guinea Nueva Papula)	Darwing (Australia)	
19/05	Darwing (Australia)	Isla de Bail	Presentación y exhibición
	Isla de Bali	Kuala Lumpur (Malasia)	
25/05	Kuala Lumpur (Malasia)	Colombo (Skry Lanca)	
26/05	Colombo (Skry Lanca)	Bombay (India)	
	Bombay (India)	Abu Dhabi (Emiratos)	Presentación y exhibición
28/05	Abu Dhabi (emiratos)	Duabay (Emiratos)	Presentación y exhibición
30/05	Dubay (Emiratos)	Lukxor (Egipto)	
	Lukxor (Egipto)	Atenas (Grecia)	
01/06	Atenas (Grecia)	Amsterdan (Holanda)	06:15 h



cabo estas tareas, el D.2 siempre dispuso de tripulaciones en alerta capaces de reaccionar en 30 minutos entre el orto y el ocaso y 2 horas entre el ocaso y el orto, independientemente de que se tratase de una actuación a poca millas del Archipiélago o de actuaciones que requiriesen días fuera de Base. En este sentido, me vienen a la mente recuerdos del dramático accidente del AF447 en junio del año 2009, cuya búsqueda de supervivientes comenzó en cuanto hubo conocimiento de lo sucedido y concluyó un mes después, tras largos días de 8 y 9 horas de vuelo en búsqueda incesante de posibles supervivientes o restos de la aeronave, en las aguas del océano Atlántico próximas al archipiélago macaronésio de Cabo Verde.

En sus casi 35 años de servicio, el D.2 ha mostrado altas cotas de operatividad gracias a sus fiables motores Rolls Royce. Ha desarrollado su labor sin ningún accidente en el que se produjeran ni pérdida de vidas humanas ni daños irreversibles en el material. Ha permanecido siempre en aler-



Recepción del Fokker-27 en Gando.



Red Flag



ta, vigilante en silencio de las operaciones aéreas de los actuales F-18 y de los extintos F-1 y F-5 de nuestro cercano 462 Escuadrón. Ha permitido proyectar con seguridad nuestras unidades de combate, tanto al continente americano (Ejercicios Red Flag) facilitando cobertura SAR sobre el océano Atlántico, como al continente africano (Ejercicio Cruz del Sur). Ha sido garante de salvamento en el FIR Canarias ante la Organización de Aviación civil Internacional (OACI). Ha contribuido a salvar multitud de vidas en las siete islas canarias y en sus 1.500.00 km<sup>2</sup> de aguas circundantes, realizando desde sus inicios

una gran labor para la sociedad canaria. Así pues, en los años 80 y 90 realizó gran número de vuelos evacuando heridos o enfermos que requerían hospitalizaciones desde las islas menores a las mayores, ya que en aquellos años solo las islas capital de provincia disponían de hospitales con capacidad para todo tipo de cirugías e intervenciones de mayor índole. Se realizaron también búsquedas de veleros de recreo o barcos profesionales que requerían asistencia en las aguas adyacentes al archipiélago canario, ya fuera por necesidad de evacuar a enfermos, accidentados a bordo o por naufragio de la propia embarcación.

Por todo ello, la labor del Escuadrón fue ampliamente reconocida en forma de medallas y galardones que diferentes ayuntamientos e instituciones isleñas han otorgado al 802 Escuadrón SAR. Ver Anexo B. Ha colaborado con otros organismos estatales, tales como Aduanas, Salvamento Marítimo o la Guardia Civil, haciendo vigilancia desde el aire del tráfico de drogas, la inmigración ilegal y la contaminación ambiental de barcos de la marina mercante. La participación en el control de la inmigración ilegal que azotó nuestras costas canarias durante los años 2006 a 2010 fue muy notable y determinan-



*Relevo de aviones SAR, diciembre de 2013.*

## CONDECORACIONES DE LAS ISLAS CANARIAS AL 802 ESCUADRÓN

AÑO CONCESIÓN	DENOMINACIÓN	PROCEDENTE DE...	OBSERVACIONES
1976	Personaje del año	Isla de Fuerteventura	
1980	Homenaje mancomunidad Interinsular provincial	Las Palmas de G.C.	
1988	Premio "Presidente del Gobierno de Canarias" en Economía y Marketing	Archipiélago Canario	
1991	Medalla al Mérito de Protección Civil	Protección Civil de Las Palmas de G.C.	Disntitivo azul
1994	Medalla aérea con carácter colectivo	Consejo de Ministros	
1996	Premio "Humanidades"	Del Rotary Club de Maspalomas	
2004	Medalla al mérito, Categoría de Plata	De la Real Sociedad Económica de amigos del país de Gran Canaria	
2005	Timón de Oro	De la Federación de Agencias de viaje de España	
2005	Medalla del Centenario	De la cámara de Comercio y Navegación de Las Palmas	



te, acumulándose un total de 2.390:45 horas de vuelo y localizando 45 cayucos, 5 pateras y 6 barcos sospechosos de inmigración ilegal. Ha sido la imagen del Ejército del Aire en multitud de ejercicios realizados con motivo del acuerdo SAR MEDOC con Italia y Francia, así como por los acuerdos bilaterales de cooperación en materia SAR con países como Marruecos, Senegal, Cabo Verde y Portugal. . Y por último y no menos importante, ha forjado en fa-

milias completas la pasión y la vocación de esta profesión aeronáutica castrense. Así yo mismo en mi infancia, aprovechaba cualquier oportunidad cuando mi padre estaba de servicio de alerta SAR, para jugar a volar sentado junto a él en la cabina del avión mientras lo remolcaban para guardarlo en el hangar, una vez que había llegado el ocaso.

El año pasado tuve el gran honor de realizar mi último vuelo en la Unidad en el glorioso y siempre en alerta D.2-03, para orgullo del que me veía

jugar a volar. Este es el último Fokker que ha volado en la Unidad, que además fue el último avión que se incorporó a esta Unidad desde la factoría Fokker, y en cuyo primer vuelo de incorporación iba mi padre.

Ahora ha llegado el difícil momento de decir no adiós sino hasta siempre a un formidable avión, el cual, y seguro que no me equivoco al decirlo, permanecerá para siempre en la memoria de todos los que hemos tenido el placer de operarlo. Su relevo generacional es el CASA CN-

235, modificado en versión VIG-MA, cuya denominación militar es D.4. Avión dotado de sensores y sistemas de búsqueda y salvamento de última generación, que tendrá que demostrar mucho en su futuro, pues el D.2 le ha dejado el listón muy alto. Operativo ya en este Escuadrón, el D.4 empuja, de forma noble y necesaria, al D.2 fuera del hangar que fue su hogar durante muchos años, llegando de esta manera el merecido descanso para nuestro querido Fokker-27. •

