

AS-332 en las unidades SAR

JULIÁN ROLDÁN MARTÍNEZ
General del Ejército del Aire

El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) se crea por Decreto de Presidencia del Gobierno de 17 de junio de 1955, dependiendo del Ministerio del Aire, con la misión de localizar las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español o áreas de responsabilidad española y hacer llegar lo más rápidamente posible al personal que lo requiera los auxilios necesarios, así como cooperar con los organismos civiles y militares cuando, por haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública, se requiera su colaboración







El SAR, para cumplir con esa misión, necesitaba dotarse de aeronaves idóneas que permitieran realizar búsquedas y rescates tanto en mar y como en tierra. Los primeros pasos se dirigieron hacia la creación de una estructura básica que se adaptara, tanto a la normativa internacional, como a las peculiares características territoriales de España.

Con la llegada de los primeros helicópteros Sikorsky 55 H-19B, comenzó el entrenamiento de las tripulaciones y se promulgaron los primeros documentos organizativos.

Las tripulaciones de las unidades SAR y el personal de los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) fueron adquiriendo experiencia con los diversos modelos de aviones y helicópteros con los que se fueron dotando las unidades de Búsqueda y Salvamento.

A finales de la década de los 70, se percibe la necesidad de potenciar la capacidad de respuesta de sus escuadrones para abordar las demandas operativas en el ámbito militar y en el del salvamento civil.

Los vetustos y fiables helicópteros Augusta Bell 205, que en ese momento dotaban las unidades SAR y que tan buen resultado habían dado, necesitaban un recambio, una actualización, y los ágiles y pequeños Alouette III, que habían demostrado un excelente comportamiento en montaña, se veían desbordados ante las necesidades crecientes.

La División de Planes del Estado Mayor del Aire comenzó a trabajar en los requisitos operacionales que tenían que cumplir la nueva plataforma aérea: bimotor, capacidad de vuelo instrumental todo tiempo, mayor capacidad de carga, grúa de rescate más potente, posibilidad de operar en mar y montaña, gran autonomía, etc.

Entre los helicópteros disponibles en el mercado se optó por el AS-332 Superpuma de Aeroespaciales. Quizá la decisión por ese modelo estaba reforzada por el excelente resultado

que estaban dando los AS-330 Puma, de la misma empresa, operados en el 402 Escuadrón de Transporte de Personalidades, que ya habían demostrado su buen comportamiento y capacidad en misiones SAR.

Al inicio de la década de los 80 se acordó la compra de 12 helicópteros a la misma empresa francesa, cuatro para cada uno de los escuadrones de Búsqueda y Salvamento.

Antes de su recepción se sopesó adquirir 10 con configuración SAR (tres para cada uno de los escuadrones ubicados en los archipiélagos y cuatro para el escuadrón peninsular) y dos versión VIP que, junto a los Puma, garantizaran la continuidad de las operaciones de traslado de autoridades.

La llegada de los primeros Superpuma en el año 1982 supuso un punto de inflexión en las operaciones de salvamento. Los tres escuadrones SAR y el 402 Escuadrón VIP los recibieron con gran expectación. Se adaptaron los planes de instrucción y adiestramiento y en un tiempo record comenzó a darse a conocer en todo el territorio nacional.



El ruido característico de sus motores, acompañado por el del flapeo de su rotor se convirtieron en un sonido muy familiar en el ámbito de las instituciones con responsabilidades en salvamento, llegándole a bautizar como «el sonido de la vida».

El HD-21, denominación SAR nacional, posibilitó la realización de las operaciones las 24 horas del

día, los 365 días del año, además de permitir aumentar considerablemente el radio de acción de las misiones de rescate y su capacidad de carga.

Poco a poco, tanto las unidades militares como los organismos civiles, se dieron cuenta de sus altas prestaciones. los rescates en el mar y en la montaña, sus actuaciones en





inundaciones, los traslados de enfermos y de órganos para trasplante, los lanzamientos de paracaidistas, el apoyo a las operaciones especiales y un largo etc. protagonizaban el día a día de las unidades SAR.

La falta de entrenadores y simuladores para practicar vuelo instrumental y emergencias, se suplió con planes de instrucción y adiestramiento muy rigurosos, en los que se recogían maniobras de emergencias críticas: fallos de motor, fallos de hidráulico, fallos eléctricos, autorrotaciones, fuegos, etc.; añadiendo un riesgo necesario para poder garantizar la obtención de la calificación correspondiente. Las emergencias más críticas eran impartidas por los instructores más experimentados y calificados a tal efecto.

En el año 1986, para minimizar ese riesgo, se contactó con la empresa noruega Helicopter Service que operaba el Superpuma y disponía de un simulador de vuelo ade-

cuado para ello. Las tripulaciones SAR comenzaron a desplazarse a la ciudad de Stavanger para completar planes de instrucción de emergencias. A partir de ese momento se confeccionaron unos procedimientos adaptados a la experiencia adquirida en el simulador. Poco a poco, fueron pasando por él todas

las tripulaciones de las unidades de salvamento. El entrenamiento en el simulador significó un antes y un después para los tripulantes del Superpuma. La experiencia que adquirieron les permitió afianzar su confianza en la aeronave y sacarle el máximo rendimiento mejorando claramente la seguridad.





Durante su primera década de existencia el Superpuma no tuvo rival, realizó un trabajo arduo a un ritmo frenético, digno de un campeón.

Es de destacar el apoyo que se prestó en las inundaciones del País Vasco a finales del mes de agosto de 1983, donde cuatro helicópteros, durante cinco días, dos Superpuma del 803 Escuadrón y dos Puma del 402 Escuadrón, evacuaron a más de 250 personas y entregaron más de 75 toneladas de alimentos a los damnificados, realizando un total de 127 misiones de vuelo.

El 801 y el 802 Escuadrón, en la base aérea de Son San Juan y en la de Gando, respectivamente, tras recibir sus tres HD-21, ampliaron su radio de acción y su capacidad operativa, participando con más frecuencia en los ejercicios de adiestramiento y misiones que se realizaban en la península, consolidando, el primero, los destacamentos en uni-

dades aéreas de gran densidad de tráfico aéreo militar y aumentando, el segundo, el radio de acción en el mar de sus misiones de evacuación.

Estos fueron los inicios. Las arriesgadas misiones se sucedían y el personal del SAR las acometía con prontitud y responsabilidad.

En su segunda década de existencia, tras la creación del Servicio de Salvamento Marítimo en el Ministerio de Fomento, comenzaron a disminuir el número de misiones. Las autoridades civiles ya disponían de sus propios medios aéreos y se hicieron cargo de las misiones propias de su responsabilidad.

Esta disminución de actividad, fue una de las razones que propiciaron que se considerara integrar el 402 Escuadrón de Transporte de Personalidades y el 803 Escuadrón de Búsqueda y Salvamento en una misma unidad: el Ala 48.

Como escuadrones independientes, habían mantenido una inigualable personalidad propia, habiéndose

culminado con éxito las numerosas y demandantes misiones a las que se tuvieron que enfrentar.

El 402 SQN, que nació ante la necesidad de proporcionar transporte rápido, seguro y eficaz a la Casa Real y a las altas autoridades del Estado culminaba una etapa brillante, habiendo realizado de forma intachable todas y cada una de las exigentes misiones encomendadas. Misiones que requerían mucha coordinación y enorme responsabilidad, siendo el comandante de la aeronave, con el inestimable apoyo de su tripulación, el que tenía que valorar todos los factores que intervenían en la preparación de la misión para tomar la decisión de llevarla a cabo o no. La meteorología, las características de las zonas de aterrizaje y las singularidades de una misión de traslado VIP, convertían cada misión en una operación especial donde no se admitía margen de error.

Por otra parte, el 803 SQN, más veterano que su vecino 402 SQN, había participado en todo tipo de operaciones



que uno se pudiera imaginar, con la característica principal de la inmediatez, en la respuesta que las misiones de salvamento requieren, y la secundaria de la alta disponibilidad de todo su personal.

Con la unión de esos dos escuadrones, que durante casi 21 años habían sido vecinos independientes en la base aérea de Cuatro Vientos, emergió el Ala 48.

Por Orden comunicada n.º 02/92 de 19 de febrero de 1992 del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire se manifestaba el abrazo de esas dos grandes unidades, momento en el que comenzó un trabajo ingente: conformar una unidad integrando dos escuadrones independientes y con misiones muy distintas, pero con el mismo material, los Superpumas. Los Pumas pronto pasarían a formar parte de la dotación de aeronaves del Ala 49 en Palma de Mallorca.

Los inicios fueron duros, la escasez de helicópteros SAR y el número de misiones VIP que había que atender complicaba la disponibilidad de helicópteros para la instrucción de los pilotos. Se aprovechaba cualquier momento del día en el que se pudiera realizar un vuelo de instrucción sin entorpecer el normal desarrollo de las misiones SAR y VIP. La disponibilidad permanente de los helicópteros para misiones reales dificultaba un planeamiento preciso en el tiempo, siendo continuas las modificaciones de los planes de vuelo previstos.

La profesionalidad de todo el personal, la ilusión porque cuajara esa unión y la confianza en los HD/T-21 hizo posible el despegue del Ala 48. Se adquirieron dos nuevos helicópteros SAR con turbinas e instrumentación mejoradas y también se adquirieron cuatro

helicópteros VIP largos con mayor capacidad y autonomía. Esta nueva compra permitió acelerar e impulsar el crecimiento de la unidad, al aumentar las horas de instrucción y el número de misiones.

En el año 1996 el Príncipe de Asturias realizó el curso de calificación en el helicóptero HT-21A, helicóptero con el que estaba familiarizado al ser el utilizado para las misiones VIP desde su adquisición en 1992. Se confeccionó un plan de instrucción, coordinado con responsables de la Casa Real y adaptado a la experiencia de su alteza real, llevándose a cabo entre los meses de abril y julio. A partir de ese momento, han sido numerosos los vuelos en los que S.A.R. ha participado como miembro de la tripulación, realizando un plan de reentrenamiento continuo que le ha permitido mantenerse operativo.



El Superpuma estaba cumpliendo con creces con todas las expectativas que se habían puesto en él, pero nadie podía imaginarse lo que se estaba avecinando.

Al comienzo de su tercera década de existencia, tras haber aprobado el Consejo de Ministros la participación de unidades militares españolas en la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF) en apoyo del Gobierno interino afgano para el mantenimiento de la seguridad, se autoriza, entre ellas, el despliegue de un destacamento, denominado HELISAF, de tres helicópteros HD-21 Superpuma con el personal adecuado para realizar misiones de aeroevacuación médica de heridos y enfermos en la zona de operaciones asignada.

Los HD-21, aunque habían participado notablemente en exigentes misiones de búsqueda y salvamento y



en ejercicios de adiestramiento operativo avanzado, no estaban preparados para esta misión inesperada. Nunca se habían adentrado en un teatro de operaciones hostil con una

amenaza significativa. Urgía realizar un estudio para identificar y cuantificar los requisitos necesarios para poder ser desplegados en la base aérea avanzada (FSB) de Herat.





Tripulación de Helisaf

El entorno en el que iba a volar se caracterizaba por una orografía montañosa, llanuras desérticas cubiertas de arena y polvo, lluvias escasas, altas temperaturas en verano y muy bajas en invierno. Factores poco propicios para la operación de los helicópteros.

Previamente al despliegue en Herat se necesitó de una entrega total de expertos profesionales para gestionar, en tiempo récord, la reconversión de los Superpumas en superhelicópteros capaces de

cumplir con los requisitos básicos necesarios para adentrarse en los entresijos de esa tierra de califas.

Se llevaron a cabo multitud de reuniones entre los responsables de la preparación de los helicópteros y las empresas con capacidad de ponerlos a punto. Los helicópteros debían sufrir una importante transformación, había que «vestirlos» con los elementos adecuados para que pudieran operar con seguridad en ese entorno hostil.

Los sistemas opcionales que se identificaron para volar en el oeste afgano fueron:

- Bindaje en la cabina de carga y en la de pilotos.
- Entrada de aire polivalente en los motores¹.
- Diluidores en la salida de gases de las turbinas.
- Corta cables.
- Sistema de protección contra misiles.
- Compatibilización de todas las luces para poder volar con Gafas de Visión Nocturna (GVN).
- Soportes para una ametralladora y para fusiles.
- Instalación de un dispositivo de visión HUD².

Todas estas modificaciones debían efectuarse en un breve periodo de tiempo. El plan se puso en marcha y el reloj empezó la cuenta atrás.

La transformación se coordinó con enorme acierto y con envidiable entusiasmo. La imagen impresa en la retina al ver a los helicópteros prácticamente desnudos, rodeados de andamios y con personal procedente



Embarque de un herido en Farat (Afganistán)



Plataforma en Herat (Afganistán)

de diferentes empresas haciéndose un hueco para instalar los nuevos equipos, era dantesca, inimaginable para el personal del Ala 48, acostumbrado a ver trabajar a sus equipos de mantenimiento en sus labores rutinarias de revisiones y montaje y desmontaje de elementos.

No era cuestión de fe, era una realidad.

Aunque fueron muchos los momentos de desconcierto e impotencia, los avances se notaban día a día.

Hasta el día de las pruebas de funcionamiento, las dificultades y los imprevistos se fueron salvando con el buen hacer y el empuje de todos los implicados. Los primeros éxitos llegaron; a partir de ese momento, se fueron otorgando los certificados de aeronavegabilidad y, con ellos en vigor, comenzaron los entrenamientos: vuelos nocturnos con GVN, misiones de tiro y de lanzamiento de bengalas en el polígono de Bardenas, vuelos a muy baja cota, maniobras evasivas, tomas en polvo, etc.

Paralelamente, se estaba trabajando en la configuración sanitaria de la cabina, haciéndola compatible con el resto de modificaciones.

El resultado final fue una aeronave muy completa. Se había modificado sustancialmente su configuración.

Todo estaba en orden y todas las pruebas habían sido certificadas.

Los tripulantes de la unidad se encontraron con un helicóptero novedoso. No tardaron en ir adaptándose a él y a la nueva misión y, con los deberes hechos, se dio por adquirida la capacidad para desplegar.

Hasta este momento el ritmo había sido frenético. Ahora comenzaba la acción: desplegar, montar el



Hangar en Herat (Afganistán)



Volando en Afganistán

destacamento, iniciar la operación y mantener ella secuencia de los relevos.

Del trabajo realizado en zona se ha escrito mucho. Entre la dureza del despliegue del primer destacamento en el año 2005 y las lágrimas por el repliegue del último pasaron ocho intensos años en los que se cumplieron las misiones asignadas con un índice de éxito jamás imaginable: 3444 vuelos efectuados, 655 aeroevacuaciones efectuadas. 1030 heridos y enfermos evacuados y 5919 horas de vuelos realizadas.

Algunos tripulantes solo participaron en un destacamento, otros pasaron de los diez, todo un récord en misiones de elevado riesgo y responsabilidad. Participaron todas las unidades del SAR, complementadas por otros tripulantes habituales: zapadores de la EZAPAC³, médicos de vuelo de diferentes UCO⁴ del Ejército del Aire y enfermeros de la UMAER⁵. Todos con entrega y determinación, hombro con hombro, supieron anteponer el valor del equipo a sus propios intereses.

El Superpuma se comportó como un campeón, consiguió que todos sus tripulantes regresaran sanos y salvos, aunque dos de ellos se accidentaran en aquella polvorienta tierra.

A su regreso a España necesitaron pasar por sus hangares para descansar del ajetreo al que habían sido sometidos día tras día y noche tras noche, los 365 días de los ocho años que allí permanecieron.

La experiencia fue increíble e inolvidable para aquellos que tuvimos la oportunidad de vivirla.

Las dificultades que se tuvieron que afrontar ante la imposibilidad de poder disponer del 100% de las aeronaves operativas en zona, fueron resueltas con el inestimable apoyo de los compañeros del destacamento ASPUHEL del Ejército de Tierra.

Han pasado más de 40 años desde sus primeros vuelos. El HD-21 está alcanzando su vejez. El nuevo helicóptero NH-90, ha llegado con la configuración adecuada para afrontar los nuevos retos a los que se enfrenta la unidad y para hacerle un digno relevo.

Atrás queda ese año 1982, cuando el Superpuma comenzó a dar sus primeros pasos en las unidades SAR del Ejército del Aire. Qué fácil es recordar los momentos vividos a su lado a través de la lluvia, zanzanados por el viento, inmersos en la oscuridad, dando otra oportunidad de vida a las personas rescatadas, llevando cerca de sus familiares a quienes no pudieron sobrevivir. Cuántos relatos heroicos se podrían contar, aunque hay quien no cree en heroicidades, cuántas experiencias extremas, cuántos finales felices, cuántos momentos de silencio, cuántas confianzas.

Gracias Superpuma. Siempre te estaremos en deuda. ■

NOTAS

¹Gafas de Visión Nocturna.

²Head-Up Display.

³Escuadrón de Zapadores Paracaidistas.

⁴Unidades, Centros u Organismos.

⁵Unidad Médica de Aeroevacuaciones.