

Historia del 801 Escuadrón 1954 - 2004

SEBASTIAN BAUZA MORANTA
Comandante de Aviación

El 801 Escuadrón con su primitiva denominación "50ª Escuadrilla", fue creado el día 3 de agosto del año 1954 ubicándose, al principio, en la Base Aérea de Pollensa que por otro lado y sin dudar es la cuna del SAR español.

Anteriormente y previa su fundación se había destinado personal para que fueran organizando los comienzos de dicha Escuadrilla y los cursos correspondientes del avión que había sido designado para operar, este era ni más ni menos que el Grumman "Albatros", avión anfíbio ideal para la misión encomendada a la 50ª Ella. que era la de Salvamento.

En principio se operó con dos únicos aviones el AD1-2136 y el AD1-2137.

Escudriñando por entre las amarillentas y desgastadas hojas del libro de vuelos de la 50ª Ella. un incunable, escrito a mano, más conocido en el Escuadrón por el "Libro de Petete", podemos observar que durante los meses de agosto, septiembre, octubre de 1954 esta novata Escuadrilla se dedica a hacer vuelos de instrucción puros y duros a base de tomas y despegues en la Bahía de Pollensa. Otras prácticas, según consta en dicho libro, son: de comunicaciones, búsqueda radar, navegación, despegue y vuelo



con cortinillas, tomas en pista de tierra, bastante diferente a los amerizajes en la Bahía, "¿servicio de salvamento con la Escuadra?", prácticas de recogida de naufragos, etc...

Por lo que he podido investigar y siempre con las excusas anticipadas por si me dejo a alguien en el tintero, en la primera época de la Escuadrilla los tripulantes fueron: Cnel. Rivero, Tte. Cor. Meneses, Cte. Serra, Cap. Esponera, Cap. Peña, Cap. Prieto, Cap Pasquín, Cap.

Macias, Tte. Herrera, Tte. Carro, Tte. Arraiza, Tte. Goy, Bgda. Marteache, Bgda. Morro, Sgto. Leguerica, Sgto. Soldevila, Sgto Montero, Sgto Luque, Sgto. Jiménez, Sgto. Hidalgo, cabo Sina, cabo Bonnin, cabo Romero, cabo Lomas, cabo Casado. Siendo el Jefe de la Escuadrilla el Tte. Cor. Meneses.

El día 14 de septiembre de 1954 se estrena la Escuadrilla con un ejercicio Samar (búsqueda en el mar), en Elmas (Cerdeña), este es el primer ejercicio internacional que realiza la recién fundada Escuadrilla. Despegaron de Pollensa con el AD1-2137, al mando del Cte. Serra, a las 09:00L dirigiéndose directamente a la zona de búsqueda, posteriormente aterrizaron en Elmas a las 15:00L, duración del vuelo con misión incluida: 06:00 horas.





"La Salvaora", nombre con el que era conocido tan ilustre avión.

El devenir de la Escuadrilla es el normal de una Unidad que empieza con personal y material nuevo. Las horas de instrucción no cejan en el transcurso de los días, dándose el caso de hacer periodos de tres horas con 28 tomas en agua, tomas con parada de motor, tomas de agua en alta mar, así como viajes de navegación a Santiago de Compostela, Getafe, San Pablo, etc..

El 27 de diciembre de 1954 al mando del Cte. Esponera se participa en otro Ejercicio Internacional, el "Neptuno - 90" en la Spezia (Italia).

El 17 de enero de 1955, según consta en el libro de vuelo, se efectúa la primera misión, esto es la búsqueda de un barco grúa en alta mar. El vuelo fue de una duración de 05:30 h. y no tenemos noticias del resultado, sin embargo y por mi experiencia en



Cuadro 1

FECHA	TIEMPO	TRAYECTO	TRIPULACION
20-3-56	07:00	Getafe - Trípoli	TRIP: Tte. Cor. Meneses, Cte. Serra, Cap. Prieto, Bgda. Jiménez. Sgto. Leguerica, Sgto. Hidalgo. PASAJEROS: Sr. Ministro, Tte. Cor. del Val, Tte. Cor. Vara de Rey y Bgda Pérez.
20-3-56	06:40	Trípoli - El Cairo (Egipto)	" "
21-3-56	07:20	El Cairo-Darhan (Arabia Saudí)	" "
21-3-56	05:55	Darhan - Karachi (Pakistán)	" "
25-3-56	05:20	Karachi - Lahore (Pakistán)	" "
26-3-56	01:50	Lahore - Risalpur (Pakistan)	" "
26-3-56	00:30	Risalpur - Peshawar (Pakistan)	" "
27-3-56	04:45	Peshawar - Karachi (Pakistan)	" "
28-3-56	07:00	Karachi - Bharheim (Arabia Saudi)	" "
28-3-56	06:35	Bharheim - Amman (Jordania)	" "
31-3-56	02:40	Amaran - El Cairo (Egipto)	" "
02-4-56	08:00	El Cairo - Malta	" "
03-4-56	06:55	Malta - Getafe	" "
TOTAL	77:50		

el SAR si al día siguiente no se reemprendió la búsqueda, como así fue, es por que el resultado debió ser positivo.

El 2 de febrero de ese mismo año se realiza el primer salvamento real, el vuelo fue de cuatro horas y la tripulación estaba formada por el Tte. Cor. Mene-ses, Cap. Carrasco, Cap. Durán, Tte. Herrera, Tte. Villagarcía, Bgda. Jiménez, Sgto. Leguerica, Sgto. Soldevila y cabo 1º Prisco.

El primer incidente que podemos reseñar es el que consta en un vuelo del día 27 de enero de 1955 en el AD1- 137 (ha desaparecido en todos los registros, ¿no sé por qué?, el dígito 2 del AD1 – 2136 y del 2137), en el que podemos leer: "Tomas con paso reversible, Antena colgante se rompió en vuelo".

Durante este año se ha intensificado la instrucción en el sentido de que se realizan despegues nocturnos en agua, tomas nocturnas en tierra, interceptación con otras aeronaves, tomas con instrumentos, prácticas con Homming.

Como anécdota hay que reseñar que el Tte. Carretero, según consta en el libro de vuelo, empieza a volar el día 21 de Julio de 1955. "Pepillo", como así se le conoce en el Ejército del Aire, en su época de Tte. Cor. fue Jefe del 801 Escuadrón, tuvo la desagradable misión de dar de baja el último "Grumman" el día 11 de mayo de 1980. Avión que pilotó en persona para depositarlo en la antigua Maestranza de Tablada, el viaje de vuelta lo hicimos con un "Aviocar" que meses antes nos había prestado el Ala 35 y que al final se quedó destinado en la Unidad, junto a otros cuatro, versión SAR. Cuando llegamos a Palma, por lo menos cayó una botella de whisky en el Pabellón en honor a aquel avión con el que, durante su estancia en este Esdrón., nunca se tuvo que lamentar ningún accidente grave.

Cuadro 2	
ANTIGUA MATRICULA	NUEVA MATRICULA
AD1-136	AD1-1
AD1-137	AD1-2
AD1-9092	AD1-3
AD1-9098	AD1-5

Entre vuelos de instrucción y algún que otro salvamento, la Unidad sigue con sus ejercicios tanto nacionales como internacionales, estos últimos la mayoría en Italia, aunque podemos comprobar que hay vuelos de navegación a Tetuán y a casi todos los aeropuertos españoles. Nos llama la atención un viaje para trasladar al, ministro del Aire" general Eduardo González Gallarza. Se conmemoraba el 25º aniversario del vuelo de la patrulla "Elcano". El "Tour" se efectuó con el AD1-137 y es digno de reseñar (cuadro 1).

Por estas fechas hay cambios en la 50ª EIIa. Se recibe el Grumman 9092 que opera con el indicativo 092. Poco después se recibe el 9091 que opera con indicativo 091, y el día 9 de abril de 1956 se entrega en Gando quedando destinado en la recién creada 51ª Escuadrilla ubicada en dicha Base. El día 27 de abril del mismo año se recibe en Pollensa el 098. No es hasta junio de ese año cuando se normaliza la matrícula militar de toda la flota, quedando de la forma que se observa en el cuadro 2.

Podemos leer que el 29 de mayo de 1957, con el avión 3 se hace una escolta a, literalmente, "los Reyes del Irán".

El 25 de junio de ese año se recoge un naufragio en alta mar, el Cap. Berna como víctima de un accidente de un F-86 del 41º Escuadrón de Caza.





En el mes de agosto del 57, la 50ª Ella. despliega con un avión un destacamento en Gando. Entre las misiones más importantes que realizan están las de escolta a los JU-52 que se desplazaban a Cabo Juby, protección a T-6, "Messers" y Z-1 que cruzaban el charco desde Gando a Sidi Shiruane y viceversa.

En el mes de septiembre se traslada a USA el primer avión, el AD1-1, que tiene que pasar la revisión general, el viaje se hace con la secuencia que se puede observar en el cuadro 3.

Posteriormente van pasando todos los aviones solapándose de forma que se llevaba un avión y se volvía con el que acababa de pasar la revisión.

A mediados del año 59, la Escuadrilla pasa poco a poco a tener su sede en Son San Juan, continuando hasta nuestros días. Coincide con el cambio de denominación pasando de la 50ª a la 55ª Escuadrilla.

Para el mes de mayo del 60, los días 10 y 11, podemos leer literalmente en el libro de vuelo " Escolta a S.E. el Generalísimo (crucero Galicia)".

Por esa época también se realiza un reportaje para el "NODO".

A partir del 4 de marzo de 1963 se le asigna a la Escuadrilla la L9-43 (Dornier que actuará como avioneta de enlace. El día 26 de septiembre del 65



se incorpora, procedente de Albacete la L9-45. Estas avionetas estuvieron destinadas en la Unidad hasta el año 1974.

Desde el 1 de abril de 1965 la Escuadrilla cambia de denominación pasando a ser el 801 Escuadrón de Salvamento. Posteriormente y hasta la actualidad, el 3 de Noviembre de 1967 pasa a ser el 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

El 5 de agosto del 67 se incorpora al Escuadrón el primer helicóptero, al pertenecer a la antigua Subse-

<i>Cuadro 3</i>			
FECHA	TIEMPO	TRAYECTO	TRIPULACION
03-09-57	02:55	Pollensa - Getafe	Tte.Cor. Meneses, Cte.Llop, Cap. Mesón, Sgto. Pascual y C.1º Rodas.
07-09-57	08:15	Getafe – Lajes (Azores)	Tte.Cor. Meneses, Cte.Llop, Cap. Mesón, Sgto. Pascual y C.1º Rodas.
08-09-57	11:45	Lajes – Harmon (Terranova)	Tte.Cor. Meneses, Cte.Llop, Cap. Mesón, Sgto. Pascual y C.1º Rodas.
09-09-57	07:30	Harmon – Mc. Guire (New York)	Tte.Cor. Meneses, Cte.Llop, Cap. Mesón, Sgto. Pascual y C.1º Rodas.
11-09-57	07:30	Mc. Guire – Brooklin (Alabama)	Tte.Cor. Meneses, Cte.Llop, Cap. Mesón, Sgto. Pascual y C.1º Rodas.
TOTAL	37:55		

cretaría de Aviación Civil llevaba la matrícula EC-BHA. Hay que recordar que por aquellas fechas la Subsecretaría de Aviación Civil formaba parte del antiguo Ministerio del Aire. Estos helicópteros, Augusta Bell-205, dieron muy buen resultado en el Escuadrón, con la limitación de ser monoturbina. El mantenimiento era sencillo y barato comparado con lo complicado y caro que suele ser en este tipo de material. Fueron muchas las misiones que estos helicópteros realizaron en este Escuadrón y con ellos se empezó una nueva era en la que la mayoría de los pilotos tenían también el curso de helicópteros pasando de un sistema de armas a otro según las necesidades de la Unidad. También hasta el momento el avión debía hacer la búsqueda y si esta era positiva, daba la posición a otro medio independiente del Escuadrón para que realizara el rescate, sin embargo con los helicópteros y salvo que la misión estuviera fuera de su radio de acción, la misión se origina y finaliza en el Escuadrón.

Las matriculas de los helicópteros Bell-205 que estuvieron destinados en este Escuadrón pertenecientes a la antigua Subsecretaría de Aviación Civil fueron el EC-SSJ y el EC-SSO que posteriormente, debido a la reestructuración que hubo en la época de la Transición Española, la Subsecretaría de Aviación Civil pasó al Ministerio de Obras Públicas actual Ministerio de Fomento, pasando estos helicópteros a ser propiedad del Ministerio de Defensa (Ejército del Aire) con la denominación HD10A- 09 y 06.

Desde el año 1980 al 1983 la Unidad se defiende con los dos 205 y un aviocar (serie 100), prestado del Ala 35.

Es en el año 1983 cuando vienen destinados 3 helicópteros Superpuma y 4 Aviocares (serie 200) especializados en búsqueda y salvamento, el antiguo serie 100 queda también adscrito a la Unidad haciendo un buen servicio para hacer evacuaciones y transporte de personal y material.

Estrenábamos material y aunque los aviones no nos dieron grandes problemas sí lo dieron los helicópteros, nos encontrábamos con un material fran-



cés que no estaba experimentado pues el Ejército francés aun no lo había comprado, y nosotros éramos los conejillos de indias, como vulgarmente se dice. El material era muy sofisticado, con un gran porcentaje de componentes electrónicos con muchos problemas como el polvo o la humedad que le afectaban muchísimo. Como anécdota diremos que desde que llegaron estos helicópteros hasta que se fueron destinados al 803 en el año 1994, se efectuaron más de 1.500 modificaciones por mandato de la fábrica.

Y llegó el año 1985, recordado en la Isla como "l'any de la neu" (el año de la nieve). Aquel invierno el Escuadrón tuvo que trabajar duramente ya que una capa de nieve de más de 2 metros de espesor cubría nuestra preciosa "Serra de Tramuntana" dejándola completamente inaccesible por tierra, se realizaron múltiples evacuaciones de personas impedidas, mayores, mujeres y niños aislados, en la mayoría de viviendas asentadas en dicha Sierra. También hubo que transportar muchísimas toneladas de alimentos y medicamentos. Pero, aunque el refrán dice que: "año de nieves, año de bienes", ese año se produjo un agujero negro en la historia de este Escuadrón: En la mañana del día 20 de septiembre en un vuelo rutinario de instrucción con el HD-21-05, cuando llevábamos unos 25 minutos de vuelo, sobre la bahía de Alcudia a unos 800 pies de altura, en cabina notamos un olor a quemado, mientras mirábamos el origen del mismo empezó a llenarse de humo a la vez que se encendió la luz de aviso de fuego, se hizo el correspondiente procedimiento de fuego a la vez que nos tiramos hacia una pequeña playa que se encontraba separada 300 m. a la izquierda del helicóptero, cuando llegamos al suelo después del correspondiente "flare" para no comernos un pino, el helicóptero ya era una antorcha, en esa posición ya

Cuadro 4

**LISTA DE JEFES DE LA 50ª, 55ª ELLAS.
Y 801 ESCUADRON**

Cte. Salvador Serra Alorda	1954-1956
Cte. Joaquín Esponera Vicen	1957-1962
Cte. Fernando Navarro Fernández	1962-1970
Tte. Col. Joaquín Esponera Vicen	1970-1974
Tte. Col. Fernando Navarro Fernández	1974-1975
Tte. Col. Joaquín Campuzano Redondo	1975-1980
Tte. Col. José Carretero Moya	1980-1983
Tte. Col. Antonio Oliver Barceló	1983-1985
Tte. Col. Cándido Alvarez Paredes	1985-1989
Tte. Col. Bartolomé Quetglas Amengual	1989-1995
Tte. Col. Cristóbal Sbert Portell	1995-1999
Tte. Col. Manuel Carrasco Calvo	1999-2004
Tte. Col. Fernando Delgado Cobos	2004-



no teníamos mando por lo que el helicóptero cayó al suelo volcando. El único tripulante que iba en la cabina trasera era el Jefe del 801 Escuadrón, el Tte. Cor. Antonio Oliver que murió en el acto fruto del golpe que dio la aeronave contra el suelo. Su gran talento, dotes de mando y campechanía han quedado entre todos los que le conocíamos y que en su momento lloramos su lamentable pérdida, "Que en Paz descanse". En los 50 años del Escuadrón este es el único accidente que debemos lamentar con un único fallecido esperando y rezando para que se quede en "único".

Desde el año 1989 se le encomienda al 801 Escuadrón la instrucción de todas las tripulaciones del Ejército del Aire en supervivencia en agua denominadas "SURMAR". Estas prácticas se realizan durante todo el año, en nuestro querido y venerado Aeródromo de Pollensa, excepto durante los meses de verano, tanto de día como de noche, siendo el personal de este Escuadrón los instructores en estas prácticas. Todo el personal de las unidades aéreas, que participa en estas prácticas, a pesar de los chapuzones tanto nocturnos como diurnos en enero como en junio y los izados de grúa por parte de los helicópteros, y que cariñosamente les denominamos "sufridores", se quedan muy contentos de la experiencia que les da estas prácticas así como la confianza que les merece su propio equipo personal de vuelo con el que nunca habían experimentado.

También durante casi todo el año, en la bahía de Pollensa, los martes de cada semana los aviones de los Escuadrones SAR así como los que no siendo aeronave SAR tienen como rol secundario

esa misión, se ejercitan en el lanzamiento de cadenas de salvamento que en una misión real deberían hacer llegar a los náufragos.

Como hemos dicho anteriormente, en el año 1994 y por necesidades operativas, debemos entregar los tres Superpumas "HD-21" al 803 Escuadrón y a cambio se nos entregan 5 Pumas "HT-19" del 402 Escuadrón que se modifican a versión SAR pasando a denominarse "HD-19".

También el 17 de junio del año 2002 un aviocar serie 200 se entrega al mismo Escuadrón por el mismo motivo.

Actualmente, el 801° cuenta con 3 aviocares (serie 200) (D3B-04/05/08), 1 (serie 100) (D3A-01) y 5 helicópteros SA-330 "Puma" (HD-19-03/04/05/06/07).

Así mismo se cuenta con una Zodiac y el apoyo de la nueva lancha "Pollensa II", que hacen una gran labor para la instrucción en agua tanto de nuestros medios aéreos como de los rescatadores que forman parte de las tripulaciones de los helicópteros, demostrando estos últimos, en todo momento, su gran profesionalidad y su valentía en las misiones reales de rescate, casi todas difíciles y de una gran complejidad. Estas dos lanchas hacen un gran papel en los Ejercicios SURMAR y en las prácticas de lanzamiento de cadenas de salvamento.

Hasta el día 1 de junio del 2004, este Escuadrón ha realizado un total de 80.397:50 horas, repartidas en los pertinentes planes de instrucción y en las diferentes misiones en las que ha participado, como pueden ser:

OPERACIONES REALES DE BÚSQUEDA	3.241
EVACUACIONES	993
ESCOLTAS	182
RESCATES	297
VIGILANCIAS MARÍTIMAS	1.132



El día 3 de agosto del 2004 se cumplió el 50° aniversario de este viejo Escuadrón, viejo pero con una media de edad del personal de 27 años, solo dos o tres "Viejos Lobos del Aire", como así me llamaron en un reportaje en una TV local, fastidiamos la media. Este reportaje quiere ser un homenaje a todos los hombres y mujeres que han pasado y a los que actualmente están, a los primeros por ser un ejemplo permanente y a los segundos por que con su trabajo diario consiguen que este Escuadrón siga con el orgullo y la honra muy altos sin olvidarnos nunca del lema del SAR consacado de la Parábola del buen Samaritano:

"VADE ET TU FAC SIMILITER"
"Ve y haz tú lo mismo"