



# El SAR: la tranquilidad

SANTOS SENRA PÉREZ  
Teniente Coronel de Aviación  
Fotos: JOSÉ TEROL  
Capitán de Aviación

*En cada uno de los saltos sobre el agua, aunque mas en los tramos de ida y regreso entre Azores y la costa americana, eran muchas las millas y eran largas las horas que los pilotos de los cazas debían volar sobre el agua. Hartarse del monótono paisaje azul del Atlántico solo salpicado irregularmente de sábanas de cúmulos y algún que otro cúmulonimbo que tuvo que ser evitado. Lo cierto es que, la tensión propia del viaje, los numerosos reabastecimientos y la posibilidad de alguna emergencia aconsejaban la presencia del SAR. Y el SAR estaba allí, y como veremos más adelante no estaba solo.*

**Y**A en las reuniones de planeamiento, y en lo que respecta a la cobertura SAR, se llegó a la conclusión de que los D-2, Fokker, del 802 Escuadrón, con sus más de nueve horas de autonomía y la larga experiencia de sus tripulaciones, eran el medio idóneo para proporcionar dicha cobertura durante el cruce del Atlántico.

Desplegados de manera estratégica, los D-2 eran sin duda los más capaces de acudir cuanto antes en auxilio de un posible superviviente eyectado en medio del Atlántico; localizarlo, tarea ya de por sí difícil, balizar convenientemente la zona, lanzarle un kit de salvamento que mejoraría enormemente sus posibilidades de supervivencia y, solapando su permanencia con otra aeronave al menos, tratar de mantener actualizada la posición del superviviente. Pero, ... y luego ¿qué?

La noche o simplemente unas condiciones meteorológicas desfavorables podían hacer perder la posición del superviviente. Por otra parte, la llegada de un barco a la zona podría también demorarse días, dos, tres, quizá cuatro, y sin una adecuada preparación, era realmente preocupante. Abandonar a un piloto, solo en la inmensidad del Atlántico, no era en absoluto recomendable. El saber de las dificultades que presentan este tipo de misiones; la experiencia de largas horas, incluso días, de búsqueda sobre el mar, no pocas veces canceladas sin fruto alguno, llevan al convencimiento de que el mar merece mucho más respeto del que habitualmente se le tiene. Pero... ¿se podía hacer algo más?

Si. Poco a poco fue cobrando vida la idea de poner en marcha una nueva capacidad en nuestro Ejército. Se estaba gestando una nueva especialidad: los pararrescatadores, naturalmente de la EZAPAC. Por lo tanto, se decidió con tiempo suficiente que fuesen ellos los que, con el entrenamiento adecuado, colaborasen en la recuperación de un posible superviviente. Era cuestión de aprovechar su experiencia en este tipo de misiones con el SAR, formando parte de las tripulaciones de Super Puma del 803 Escuadrón en el desta-

*Prácticas de supervivencia en agua. Al fondo, una balsa de 20 plazas para el entrenamiento del pasaje de los aviones de transporte.*

camento de La Coruña.

Después de una cuidadosa preparación en coordinación con el 802 Escuadrón se confeccionó un procedimiento mixto, que sería oportuna mente sancionado por el JEMA, para el salto de nuestros flamantes "pararrescatadores" desde el Fokker, una vez completado el lanzamiento de la cadena de balsas MA-2 que habría de servirle como referencia en el agua. Se aprovechó, asimismo, para diseñar y ensayar un procedimiento similar para el salto desde los aviones P-3 Orion del Grupo 22. ¡Pero eso no fue todo!. Un equipo mixto del Hospital del Aire y del CIMA impartió por primera vez a los rescatadores un cursillo teórico-práctico de primeros auxilios y recuperación para asistir al superviviente, donde se contemplaba un amplio abanico de actuaciones.

El personal de la EZAPAC implicado en la operación, mejoró además su instrucción en el agua con actividades como recorridos en superficie, prácticas de socorrismo, etc., encaminadas a proporcionar las máximas garantías en caso de ser necesaria su actuación. Todo ello, unido a una bien demostrada profesionalidad y entusiasmo dejaban, por fin, lugar a la tranquilidad.

## LA MISION

A los efectos de cobertura SAR durante la travesía, se contó con los medios disponibles en las diferentes Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR,s) a lo largo de la ruta, solicitando información y apoyo de manera especial a los RCC,s de Lajes, Halifax y Nueva York, con los que se mantuvo contacto permanente durante las misiones de cobertura. Los cuatro días en que se realizaron los saltos se desplegaron dos Fokker-27 del 802 Escuadrón de tal manera que cualquier punto de la ruta era alcanzable en un máximo de una hora de vuelo por algún medio SAR. Ante la eventualidad de una eyección, la rápida y exacta localización del superviviente y a ser posible su balizamiento era la primera preocupación. El tiempo en la respuesta SAR es siempre vital.

Los aviones TK-10 del Grupo 31 también contribuyeron a la cobertura SAR, llevando a bordo dos cadenas

de salvamento MA-2 así como un piloto del Ala 48 como coordinador SAR en caso de que fuese solicitada su contribución en tareas de búsqueda y posterior lanzamiento del kit MA-2. Para una cobertura más eficiente, los D-2 se desplegaron desde Lisboa, Lajes y St. Johns respectivamente, asegurando siempre un máximo tiempo en zona y recuperándose una vez rebasados por la última formación, cuando éstas se encontraban próximas a la costa o al alcance de otro medio SAR incluido en la cobertura.

La coordinación estuvo en todo momento asegurada mediante el Plan de Comunicaciones en las bandas de VHF, UHF y HF establecido en el planeamiento. Se concretó, además, el procedimiento de activación de la

inmediaciones del "punto de no retorno". ¡Mil millas de agua en cualquier dirección!

Pero el azar y, ¿por qué no?, la previsión, hicieron que el avión en su puesta emergencia estuviera a la vista de un Fokker orbitando 15.000 pies más abajo y a la escucha en la misma frecuencia. La precisión de los GPS solicitados para la ocasión por el 802 Escuadrón había colaborado en que las rutas de las formaciones sobrevolaran en todos los saltos las órbitas de los aviones SAR. La tripulación del Fokker, incluidos los incrédulos pararrescatadores, se preparó inmediatamente para ejecutar el procedimiento cuidadosamente ensayado para tal ocasión. El viento y el mar parecían dentro de límites. Todo indicaba que



F-27 del Escuadrón 802 rodando en Lajes.

alerta SAR y la actuación individual de cada uno de los implicados en la emergencia, todo ello con el ánimo de evitar improvisaciones a la hora de hacer frente a una posible emergencia de la forma mas rápida y eficaz.

## EL SUSTO Y...¡LA MEJOR DE LAS ENSEÑANZAS!

UNO de TRES, ¡tengo un fuerte olor a quemado! Por unos momentos la alarma cundió entre los miembros de las formaciones sobrevolando el océano. Unos minutos más tarde el piloto comunica que el fuerte olor a quemado persiste. Realmente, no era el mejor sitio para tener una emergencia. ¡Al contrario!. En esos momentos la formación se encontraba prácticamente en el punto medio entre Langley y Lajes y en las

había llegado la hora de la verdad, del inesperado bautismo de agua de los rescatadores. Aunque, afortunadamente, todo quedó en una falsa alarma.

Para el 802 Escuadrón fue una experiencia, interesante y distinta, el apoyo al despliegue de las unidades del Ejército del Aire, experiencia que a buen seguro estarán deseosos de repetir en el futuro. Poco se puede descubrir de la profesionalidad de los rescatadores de la EZAPAC y de la unidad en general, aunque sabemos que quedan cosas que mejorar y en las que seguir trabajando en base a las enseñanzas adquiridas. Por parte de los pilotos de F-18, muchos fueron los que reconocieron la sensación de tranquilidad que les había producido la presencia de los Fokker cubriendo la travesía. Solo por esa tranquilidad hubiera valido la pena ■