



402: una unidad muy especial

JULIO AYUSO MIGUEL
Teniente Coronel de Aviación
Fotografías: Carlos Maestro Fernández

El 28 de junio de 1975 se creaba en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos la Unidad Especial de Helicópteros (UEH). Una vez más, Cuatro Vientos se convertía en el escenario de un nacimiento aeronáutico militar. Qué mejor campo de aviación que éste, testigo histórico de tantas hazañas, retos e inventos aeronáuticos, para hacer realidad un nuevo proyecto sin antecedentes en España: crear una unidad de helicópteros en el Ejército del Aire dedicada al traslado de autoridades.

El nombre de la unidad estaba perfectamente elegido, pues era realmente especial. La Real Acade-

mia Española (RAE) define el adjetivo especial como “singular o particular, que se diferencia de lo común o general”. No en vano, este es el adjetivo utilizado hoy en día en la fraseología aeronáutica para definir la operación de los vuelos de transporte de autoridades (VIP), denominándose estos vuelos como *operación especial*.

Aparte de esta consideración lingüística, puede decirse que la Unidad, además de por su misión, era ciertamente especial en todo su conjunto. Lo era por sus componentes, un grupo de pilotos y mecánicos liderados por el Tte. Coronel Alonso



COMIENZOS

Los comienzos fueron apasionantes, como todos. Poco personal, con mucha experiencia en helicópteros pero obviamente ninguna en la nueva misión. Sin embargo, esta fase fue rápidamente superada por una razón muy sencilla, y que también encuentra su explicación en otra definición que la RAE adjudica al término especial “aquello que está destinado a un fin concreto y esporádico”.

Se trataba por lo tanto de algo muy concreto: trasladar a la autoridad por vía aérea con la máxima seguridad y eficacia a aquellos lugares, donde bien por la ausencia de aeropuertos cercanos o bien por su inaccesibilidad, la utilización de una aeronave de ala fija o un medio de transporte terrestre o marítimo, se considera inviable o poco recomendable, en términos de tiempo y seguridad.

Así pues, se trataba de un grupo de aviadores militares, encargados de utilizar una aeronave militar para realizar una misión concreta; la clave del éxito consistiría, por lo tanto, en considerar la misión también como militar, en cuanto a su planeamiento y la precisión con la que debería ser ejecutada.

Pronto se empezaron a cubrir con éxito las distintas necesidades de traslado en helicóptero de la Casa Real, y de inmediato, se extendió su ámbito de utilización a la Presidencia del Gobierno y al traslado de autoridades de naciones extranjeras con motivo de sus visitas oficiales a España. La seguridad que ofrece el vuelo en helicóptero, en cuanto a la no predicción de sus rutas y la no necesidad de perturbar el tráfico rodado de las ciudades, le hace especialmente idóneo para los traslados directos desde las residencias oficiales de las autoridades del estado a los aeropuertos de conexión con aeronaves VIP de ala fija y viceversa.

Esta ampliación en el campo de actuación, coincidió con el cambio de denominación de la Unidad en 1978, que adquirió la de 402 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, aumentándose sustancialmente en ese momento tanto su plantilla de personal como su flota de aeronaves. También, en este momento, u dependencia orgánica de la Subdirección de Aviación Civil pasó a serlo del Ejército del Aire, a través de la Agrupación del Cuartel General del Aire.

La responsabilidad y el honor de trasladar a las más altas autoridades del estado español, y ocasionalmente a las de estados extranjeros, con motivo de sus visitas oficiales a España, no era entregada tampoco en esta ocasión a pilotos inexpertos. El 402 Escuadrón, además de constituirse básicamente a partir del núcleo inicial de la UEH, fue reforzado con la incorporación de personal con alta experiencia, profesores de la Escuela de Helicópteros, liderados por su Jefe de Estudios, el entonces Tcol. Martínez Eiroa, así como con tripulaciones expertas del 803 Escuadrón del SAR.

Vega, que se diferenciaban “de lo común” no sólo por su alta experiencia en helicópteros y en salvamento, sino también, por su tremenda vocación por el ala rotatoria y su absoluta disponibilidad. También, las autoridades a trasladar imprimían de forma rotunda el tratamiento de “especial” a la unidad, que tan sólo tres meses más tarde transportaba a la más alta autoridad del estado español: Su Majestad el Rey¹.

¹S.M. el Rey fue proclamado el 22 de noviembre de 1975.

Esta doble especialidad VIP/SAR de las tripulaciones de helicópteros dio tan buen resultado, que en 1992 los escuadrones 402 y 803 se unieron para conformar una sola unidad, el actual Ala 48.

VIP/SAR: BINOMIO PERFECTO

La historia del ala rotatoria ha demostrado en multitud de ocasiones lo acertado de la utilización de tripulaciones VIP en misiones operativas² y viceversa. En el caso que nos ocupa, puede afirmarse, sin lugar a dudas, que esta interrelación ha potenciado y potencia las capacidades de las tripulaciones de transporte VIP.

Desde el año 1976 hasta el 1990, el 402 estuvo cubriendo, junto con el 803, el destacamento de salvamento marítimo de la Coruña. Los Pumas del 402, aunque pintados VIP, disponían de grúa para realizar rescates en tierra o en barco. Fueron varias las ocasiones en las que tripulaciones del 402, junto con las del 803, realizaron salvamentos de tripulantes de pesqueros en peligro en la denominada *Costa da Morte*. Muchos de ellos pueden denominarse sin temor como épicos, dada la lejanía del punto de rescate y la intensidad del viento y el oleaje.

Son múltiples las acciones de salvamento marítimo en Finisterre, en las que las tripulaciones del Ala 48 han sido pieza clave en el rescate de tripulantes de cargueros y pesqueros en condiciones extremas. Como botón de muestra o, en este caso, de "ancla", valga reseñar la realizada el día 2 de enero de 1988, en la que fueron rescatados 15 tripulantes del carguero de mercancías peligrosas de bandera panameña "Casón", incendiado a 3 millas náuticas de la costa. También se puede ofrecer como ejem-

²Search and Rescue (SAR), Combat SAR (CSAR), evacuaciones médicas (MEDEVACA)...

HT 27 con la imagen de las torres Kio como fondo.



plo de este tipo de acciones otra misión más contemporánea. El día 30 de marzo de 2010, tras una navegación con gafas de visión nocturna (en inglés NVG), progresando por el río Tajo desde Cuatro Vientos hacia el mar, en condiciones de muy baja visibilidad por la lluvia, y remontando la costa portuguesa, se consiguió repostar en Santiago para posteriormente localizar y rescatar a un tripulante del carguero Kea de bandera de Barbados a 190 NM de la costa de Finisterre. Gracias a la tripulación del Ala 48, el resto de los medios de salvamento pudieron continuar con las labores de rescate, cuando las condiciones de visibilidad y meteorológicas mejoraron.

Desde el año 2005, las tripulaciones del Ala 48 realizan, junto con las de los escuadrones 801 y 802, la UMAAD y el EZAPAC, misiones de evacuación médica (MEDEVAC) en la región RC-West de Afganistán, en el marco de la operación ISAF, donde se han evacuado cerca de 800 heridos. Debido a ello, las tripulaciones VIP han incrementado sus capacidades, una vez más, por su participación en operaciones reales de salvamento. Una de estas capacidades, es la del vuelo con NVG. Pronto, la totalidad de la flota de aeronaves de ala rotatoria del Ala 48 (incluidas las aeronaves VIP) estará compatibilizada para el vuelo con NVG. También, gracias a su participación en el teatro afgano, las tripulaciones del Ala 48 están adiestradas en la utilización del helicóptero en condiciones extremas de altitud y

IMAGEN DE GOOGLE DONDE SE MUESTRAN MUCHOS DE LOS LUGARES EN LOS QUE HA ACTUADO EL 402 ESCUADRÓN





temperatura ("High-Hot"), así como en tomas y despegues en polvo de día y de noche (efecto "Brown-Out"), añadiéndose así un plus de seguridad a la operación VIP ante una situación sobrevenida en estas condiciones.

La utilización de unidades militares de helicópteros en el transporte de autoridades, no es algo exclusivo de España. El escuadrón británico *Queen's Helicopter Flight* utiliza para sus operaciones los

helicópteros del No. 32 *Squadron Royal Air Force*, cuando dicha unidad no está desplegada o implicada en misiones de salvamento. Pero, para buscar los verdaderos antecedentes de la utilización de una unidad militar de helicópteros en misión VIP, es necesario buscarlos en Estados Unidos.

Los expertos en baloncesto siempre han dicho que la National Basketball Association (NBA) lleva un adelanto a la liga española de unos veinte años (a pesar de ello, uno de los mejores jugadores de la NBA es el español Pau Gasol y nos codeamos con la élite mundial...) En materia de utilización de helicópteros para traslado de autoridades, esta diferencia de dos décadas desde sus comienzos, también se cumple en el caso del transporte VIP en helicópteros militares.

En verano de 1956, el escuadrón del Cuerpo de Marines de los EEUU *Helicopter Marine Experimentation (HMX)-1* tuvo el honor de trasladar en helicóptero, por primera vez, a un presidente de esta nación, instaurándose así la primera referencia de vuelo presidencial del ya mundialmente famoso *Marine One*³.

El presidente Dwight D. Eisenhower no escogió mal, ya que el legendario *HMX-1 Squadron* fue el primer escuadrón de helicópteros de marines en entrar en combate en 1950 en Corea, realizando misiones de asalto, "Personnel Recovery" (PR) y MEDEVAC.

Relatar la realización de este primer vuelo es mostrar la esencia de la doctrina del vuelo VIP en helicóptero: Eisenhower se encontraba de vacaciones en su residencia de Rhode Island en el verano de 1956, cuando su presencia en la Casa Blanca fue requerida con la máxima urgencia, por un

³Equivalente al *Air Force One* de ala fija.



Dos HT 21 reflejados en la fachada del aeropuerto de Essauira de Marruecos.

asunto grave de estado. El viaje desde Rhode Island a la Base de Quonset, donde le esperaba el *Air Force One*, requería una combinación de dos medios: automóvil y ferry marítimo, que imponía una duración del trayecto de 01:15h. Consciente de la extrema necesidad de su traslado inmediato a Washington, Eisenhower requirió de su ayudante la búsqueda de una solución alternativa para hacerle llegar a Quonset de forma más rápida. El ayudante informó de que un helicóptero *UH-34 Seahorse* del HMX-1 de los marines, basado en la proximidad de la residencia, podría realizar el vuelo desde la residencia a “pie del avión” en poco tiempo. El presidente realizó el vuelo en tan solo siete minutos, instaurándose así un servicio presidencial ya imprescindible para el traslado de sus sucesores, desde y hacia la Casa Blanca, así como en cualquier lugar del mundo donde necesitase trasladarse en helicóptero⁴ con motivo de sus visitas.

IDONEIDAD DEL HELICÓPTERO PARA LA MISIÓN VIP

Los estudiosos del poder aéreo conocen bien una de las múltiples capacidades que ofrecen las aeronaves militares a sus usuarios: la proyección. Frecuentemente se escuchan expresiones como proyección de fuerzas, proyección de medios, pero... ¿se pueden proyectar autoridades?

La respuesta es, absolutamente, sí. Cuando la representación del Estado es necesaria con motivo de

hechos o eventos relevantes, o cuando la presencia del Jefe del Estado o el Presidente del Gobierno es requerida por causa grave, es cuando se pone de manifiesto la idoneidad de la utilización de un medio de ala rotatoria dedicado. Esta idoneidad se basa en la necesidad de cubrir de forma expedita un trayecto que necesitaría, de otra forma, la combinación de medios: automóvil y/o barco y/o avión, que habría que tener en cuenta también, el tiempo de activación de una tripulación y ubicación del medio en un lugar cercano.

Por otro lado, hay que considerar que los lugares donde se pueda precisar la presencia de las autoridades, no siempre se encuentran bien comunicados por carretera o disponen de un aeropuerto cercano donde pueda aterrizar un reactor VIP. Muchas veces, se trata de pueblos o localidades aisladas donde ha ocurrido un hecho grave (terremoto, incendio, riada, inundación, acto de terrorismo...), o sencillamente donde se celebra un acto oficial o una reunión a la cual debe asistir un alto representante de la nación.

Es en este campo de acción donde más se ha desarrollado la actividad del 402, desde su creación hace 35 años. Son pocos los puntos de nuestra “piel de toro” donde no se hayan posado las ruedas de un Puma o Super Puma del 402. Si colocáramos la famosa chincheta amarilla del google earth en todos los campos de fútbol, prados, puertos o aparcamientos de coches donde el 402 ha tomado y/o despegado con VIP abordo, el mapa del territorio nacional tendría tres grandes chinchetas: una en la península, otra en las Islas Baleares y otra en las Canarias (más dos chiquititas en Ceuta y Melilla).

⁴Los 28 helicópteros del *Marine One* son desplegados en cualquiera de sus versiones a bordo del avión *C-5 Galaxy*.

En un vuelo
VIP
visitando las
torres solares
de Abengoa
en la
provincia de
Sevilla.





De esta forma, tanto la Casa Real como el Gobierno de España (Presidencia y Ministerios) han podido satisfacer sus necesidades de movimiento con una media de 400 misiones anuales, en los 35 años de servicio del 402.

Lo más digno de resaltar es que estas misiones se han realizado con una flota que nunca ha superado los seis helicópteros de dotación (el HMX-1 americano tiene dedicados 28 helicópteros a una sola autoridad).

EPÍLOGO

La historia del 402 escuadrón está vinculada a la historia contemporánea de España desde la creación de la UEH en 1975, tan solo unos meses antes de que se produjera el cambio más trascendente en el sistema de gobierno y en la sociedad española en los últimos tiempos.

Son muchas las vivencias que, con máxima discreción, las tripulaciones del actual 402 han portado, portan y seguirán portando en sus maletas de vuelo. Muchas están enmarcadas en las sensacio-

nes de plenitud y satisfacción que produce a un aviador el privilegio de volar y aterrizar en los idílicos valles, las escarpadas cadenas montañosas y el hermoso litoral español, que constituyen, en muchas ocasiones, el escenario del vuelo VIP. Otras, son simpáticas anécdotas y buenos momentos que la calidad humana de sus ilustres pasajeros han propiciado durante los vuelos.

Por otro lado, las relaciones profesionales y humanas surgidas entre las tripulaciones y los servicios de seguridad, médicos y de protocolo de las distintas instituciones del Estado, con ocasión de la preparación y coordinación de las misiones, han contribuido sin duda a estrechar los lazos de unión y el reconocimiento mutuo.

Por último, es necesario resaltar el valor añadido que supone para la motivación de las tripulaciones del 402, contar entre sus filas con los dos primeros pilotos de helicópteros de España: SM el Rey y SAR el Príncipe de Asturias, cuya experiencia y presencia en las cabinas de vuelo de los Super Pumas, sigue y seguirá haciendo de este escuadrón una unidad muy "especial". •

HT 27 sobrevuela la torre del Aeropuerto de Barajas.