



El 802 Escuadrón de FF.AA. llegó a la treintena

Un ángel de 30 años

EDUARDO ORTUÑO VILLAPALOS
Capitán de Aviación

El pasado mes de octubre el 802 Escuadrón del SAR cumplió 30 años. Aunque ya desde el año 1956 existía una unidad de Salvamento en Canarias (primero en Los Rodeos y luego en Gando), fue un 20

de octubre de 1967 cuando dicha unidad pasó a denominarse 802 Escuadrón, como consecuencia de la reordenación de las unidades SAR. Desde aquella fecha hasta nuestros días, "el 802" ha desarrollado algo más de

2.500 misiones reales, lo que permite afirmar que nos encontramos ante un Escuadrón de Salvamento "curtido en mil batallas". Resulta imposible condensar en unos pocos folios su historia, y más si tenemos en cuenta que cada misión que se realizó, tiene su pequeña historia. Quisiéramos pues, repasar de forma breve y amena el pasado y el presente, resaltando algunas operaciones reales que fueron peculiares o marcaron un pequeño hito.

Los escuadrones del SAR del Ejército del Aire tienen como primer objetivo la búsqueda y el salvamento de las aeronaves siniestradas en territorio español. A pesar del número de accidentes de este tipo (se han atendido a más de 60 aviones siniestrados),



La avioneta Dornier L-9 prestó servicio en el 802 Escuadrón hasta 1974.



Grumman Albatros (1956-1979).

desde siempre el SAR dirigió gran parte de sus esfuerzos en apoyo de otros organismos cuando ocurría cualquier tipo de catástrofe. Así pues, durante toda su historia, "el 802" llevó a cabo en el archipiélago operaciones de evacuación entre islas y desde barcos, salvamentos de tripulaciones a la deriva y naufragos, y salvamentos terrestres en el interior de las islas.

PRIMERA ETAPA (1967-1979)

Cuando en octubre del 67 "el 802" estrena nombre, vuelan con su emblema el avión Grumman Albatros AD-2, el helicóptero Sikorsky Z-1 y la avioneta Dornier L-9. Además, ha-



Los helicópteros Z-1 Sikorsky estuvieron en actividad hasta 1972 con diferentes modelos.



El último vuelo de un Grumman en España se produjo en julio 1979 entre las Islas Canarias y la Maestranza Aérea de Sevilla y fue realizado por una tripulación del 802 Escuadrón.

cía tan solo un año que se había recibido el primer modelo de un nuevo helicóptero: el AB-205. Por esto, en 1972 fue retirado el viejo Sikorsky. Poco después, en el año 1974, las Dornier pasan destinadas a la 408 Escuadrilla ubicada en el Aeródromo Militar del Aaiún (antiguo Sahara español). En agosto de 1979 se produce el accidente de un AB-205 en el que fallece el capitán Vicente Soro Alandés que fue la última víctima del Escuadrón.

Mencionaremos las dos siguientes misiones de esta época:

En agosto de 1968 comenzó la búsqueda del buque "Fausto", barco de pesca al que le acompañó el misterio y que fue bautizado como el "buque



El helicóptero Bell 205 permaneció en el "802" entre los años 1968 y 1983.

fantasma"; baste decir que se movilizaron barcos y aviones durante 11 días y se rastrearon cerca de 30.000 millas cuadradas sin resultado positivo; el barco no apareció. El 10 de octubre (un mes y medio después), un barco italiano lo localizó a más de mil millas de Canarias; de los cuatro tripulantes, sólo se encontró el cadáver de uno. El buque italiano lo re-

molcaba hacia Venezuela, cuando en la madrugada del 16 la tripulación se percató de que el cable se había roto, perdiéndose para siempre el "Fausto" y llevándose el secreto de su tragedia.

En julio de 1972 se participó en la búsqueda de un DC-8 de Aviaco que se precipitó al mar unas 12 NM al este de Gando. El mar sólo devolvió un cadáver y muchos restos del avión.

2ª ETAPA (1979-1984). LLEGADA DE LAS AERONAVES ACTUALES, EL FOKKER-27 Y EL SUPERPUMA

Entre los meses de febrero y junio del año 1979 se produjo el cambio del avión SAR en Canarias, la plataforma desde la que se realizan las búsquedas: el Grumman deja su lugar

a un poderoso Fokker-27. El último vuelo de un Grumman en España lo realiza una tripulación del "802" que parte con destino a la Maestrana Aérea de Sevilla. Igualmente, entre los años 1983-1984 culmina la llegada del AS-332 Superpuma en sustitución de los "machacados" AB-205. De esta época resalta, por la importancia que tendría para el Escuadrón, la entrada en servicio del buque hospital "Esperanza del Mar". Dependiente del Instituto Social de la Marina, desde abril de 1982 realiza, en las aguas del banco canario-sahariano, atenciones médicas a bordo de sus quirófanos; son miles las personas que han tenido que ser atendidas en el "Esperanza". Desde sus inicios, la relación con el "802" fue estrechísima ya que cuando a bordo tienen una persona accidentada o enferma, que necesariamente debe ser trasladada a tierra, solicitan el apoyo de un helicóptero para su evacuación. Hasta la fecha se han efectuado 469 aeroevacuaciones desde el "Esperanza del Mar".

De esta época resaltaremos las siguientes misiones:

En marzo de 1982, un Fokker localizó a la tripulación del "Ribera del Órbigo" que se había hundido 30 NM al oeste de Cabo Bojador, en la costa africana. Las 15 personas fueron recogidas por un barco suizo que navegaba por la zona, tras ser dirigido a la posición por el propio avión y el RCC de Canarias.

En octubre de ese mismo año, y como consecuencia de las inundaciones acaecidas en Valencia, un Fokker se unió al contingente de medios y personas que participaron en las labores de salvamento.

En febrero de 1984 se efectúa la evacuación de un marino desde el submarino "Galerna" de la Armada española, siendo la primera vez en la historia del SAR que se realiza una evacuación desde un buque de estas características.



Instante de una aeroevacuación desde el buque-hospital "Esperanza del Mar".

TERCERA ETAPA (1984-1993)

Esta década se caracteriza por la asimilación de las nuevas aeronaves durante los primeros años, y la consecuente optimización máxima de sus características para SAR, en la parte final del periodo. Especialmente dura fue la adaptación de los equipos de mantenimiento al nuevo y "retorcido" helicóptero francés, acostumbrados y expertos como eran al "sencillo" helicóptero americano. Superadas las di-

ficultades iniciales, el Fokker-27 se reveló como una magnífica aeronave de localización para cubrir la amplísima zona del RCC de Canarias (hay que tener en cuenta, que esta zona abarca 1.500.000 km², donde más del 80% es océano). El Superpuma demostró que todo lo que tenía de "enrevesado" en el mantenimiento, lo tenía de comodidad y excelente respuesta en el pilotaje y operación.

Hechos relevantes de esta etapa son la aparición de la figura del nadador-rescatador como tripulante del helicóptero, la andadura de los primeros pasos en la operación nocturna sobre el mar y la instrucción en simulador, que incrementa de forma clara la preparación de las tripulaciones.

Mencionaremos de esta época las siguientes misiones:

En junio de 1985, dos F-1 colisionan en el aire al sur de Gran Canaria, falleciendo uno de los pilotos. Fueron localizados y recuperados, participando en la misión un Fokker y un Superpuma.

En septiembre de 1985 se produjo el abordaje del pesquero español "Junqui-



A 40 millas al suroeste de Gran Canaria y con dos helicópteros

El SAR rescató ayer a 17 naufragos españoles del pesquero inglés Toni-M

Juan F. Fonte

Las Palmas de Gran Canaria

En un excelente trabajo llevado a cabo ayer por el Escuadrón de Salvamento de la Zona Aérea se consiguió rescatar en un tiempo récord a un total de 17 naufragos y una parte del pesquero inglés «Toni-M», el cual tenía una vía de agua que obligó a abandonar a su tripulación.

El hecho se produjo a unas 40 millas al suroeste de Gran Canaria, siendo dada la alarma a las 13:40 horas a través del Centro Coordinador de esta Zona Aérea, y a los 15 minutos ya estaban el avión Fokker del SAR y dos helicópteros en la zona del siniestro, teniendo localizado al pesquero que había perdido la señal de socorro a través de la Estación Costera de Las Palmas.

Se trató de un pesquero sinicrático de un barco con casco de madera y 243 toneladas brutas que durante unos 15 años tuvo

viño en nuestra Estación Costera. De esta parte, la inmediata la respuesta de los hombres del Escuadrón de Salvamento de la Zona Aérea tras la llamada del Centro Coordinador. A lo largo el rescate de cada uno de los hombres pesó al mal estado de la mar, ya que había olas de 4 a 5 metros.

Los 17 naufragos

Como hemos dicho al principio, tras de ellos tienen su residencia en Murcia, caso del primer maquinista José Ferral González, junto al segundo, tercero que era Ramón Chantada y Emiliano Villanova. El resto de la tripulación integrada por el patrón José Soler y el técnico de pesca Luis Luis Aguilera, junto al capitán maestro Antonio Manuel Tejedor y los marineros Miguel García, Francisco López, Manuel Larroya, Serafín García, Francisco González Navarro Trullas, Lluís Avilés, Francisco Javier Sánchez y Pedro Amíllez son

La prensa destacó de manera notable el rescate de los 17 tripulantes del pesquero "Toni-M" en 1988.

to" en aguas del banco sahariano. Cuando el patrullero de la Armada "Tagomago" se aproximó al barco en llamas, no encontró resto de sus siete tripulantes. Después de rastrear sin éxito la zona, puso rumbo al "Junquito" de nuevo, siendo ametrallado por desconocidos. Del incidente resultó muerto el cabo segundo José Castro Rodríguez y heridas dos personas más. Tras ser trasladados al "Esperanza del Mar", fueron evacuados por un helicóptero del SAR. Los tripulantes del "Junquito" aparecieron vivos en Tindouf (Argelia), adonde

habían sido trasladados por el Frente Polisario. Para llegar a la ciudad argelina, recorrieron 1.200 km. de desierto en tres días. Una semana después, un Fokker despegó hacia Argel para recoger a los tripulantes.

En marzo de 1988 se hundió, 40 NM al suroeste de Gran Canaria, el pesquero "Toni-M" con 17 tripulantes. Se activó la alarma, saliendo para la zona un avión y dos helicópteros. Fue

El cadáver del magnate Robert Maxwell, encontrado a 29 millas de Gran Canaria

Se esposa y su hijo mayor llegaron anoche desde Londres a la Base de Gando en avión privado

Los tripulantes del avión...

El cadáver del magnate de la prensa británica Robert Maxwell fue encontrado a 29 millas de Gran Canaria en un estado de conservación que se calificó como "bueno". El cuerpo se hallaba en un balsa de plástico que flotaba en el mar. El rescate fue realizado por el helicóptero SAR 802.

El cuerpo fue trasladado a la Base de Gando en un avión privado. La esposa y el hijo mayor de Maxwell llegaron a la Base de Gando en un avión privado. El cuerpo fue trasladado a la Base de Gando en un avión privado.



SUMARIO

El magnate de la prensa británica Robert Maxwell fue encontrado a 29 millas de Gran Canaria en un estado de conservación que se calificó como "bueno".

En 1991 la prensa se hacía eco del rescate del cadáver del magnate de la prensa británica, Robert Maxwell, por parte de medios aéreos del 802 Escuadrón.

lanzada una balsa de 20 plazas, y se izó a toda la tripulación, incluida la "perrita" Hilda, que formaba parte de la misma. Este salvamento fue el más numeroso que el "802" había realizado hasta aquella fecha.

En noviembre de 1991 fue recuperado, entre las islas de Gran Canaria y Tenerife, el cadáver del magnate de la prensa británica Robert Maxwell. Desapareció de su yate, en el que viajaba

terados intentos de conseguir filmaciones o fotografías del infortunado empresario.

En noviembre de 1992 se produjo el accidente de uno de los helicópteros del "802", unas 25 NM al norte de Gran Canaria. Se encontraba en estacionario a 100 pies del agua cuando, presumiblemente, sufrió una rotura del cable de la transmisión de cola. Los cinco tripulantes pudieron abandonar el helicóptero que en cuestión de segundos estaba "patas arri-



Avión Fokker-27 del 802 Escuadrón soportando en Canadá temperaturas un "poco" más bajas que las de Canarias.



Primera tripulación española posicionada en Flores (la isla más occidental de Europa) para dar cobertura SAR a los F-18 que cruzaban el Atlántico con motivo de los despliegues "Flag". Era el mes de junio de 1995.

ba" y ya entre dos aguas. El accidente fue presenciado por un Fokker que estaba en zona e inmediatamente avisó al RCC. Fue activado un helicóptero que los recogió desde la balsa que había lanzado el avión momentos antes. No se pudo recuperar prácticamente nada del helicóptero siniestrado que reposa, a más de 3.500 mts., en el lecho atlántico.

CUARTA ETAPA (1993-HOY EN DÍA)

Decisiones que escapan a este artículo desembocan en septiembre del 93 con el despliegue, por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, de un helicóptero para salvamento marítimo en el aeropuerto de Gando. Este hecho, añadido al descenso de accidentes, ha supuesto una reducción drástica en el número de misiones reales (si quitamos las evacuaciones de enfermos entre islas, las operaciones en el mar abarcan cerca del 80% del total de las misiones). Pa-



Recorte de prensa donde se resalta la imposición de la Medalla Aérea al 802 Escuadrón, primera unidad del Ejército del Aire que recibe esta condecoración.

radójicamente coincide este descenso con un nivel de operatividad altísimo, resultado, entre otras cosas, de la asimilación de las experiencias pasadas: así, en estos años se ha consolidado la figura del nadador-rescatador como parte fundamental de la tripulación SAR (figura existente en todos los escuadrones SAR del mundo), se ha perfeccionado la operación nocturna, llevando a cabo ya con normalidad evacuaciones desde barcos (12 hasta la fecha) y se ha establecido como radio de acción del helicóptero 300 mi-

llas náuticas (en algunas misiones se ha rebasado esta distancia).

Hay dos hechos significativos en esta época: primero, la participación del "802" en los despliegues "Flag" dando cobertura a la Agrupación Táctica, que ha supuesto el "salto" del Fokker a Canadá, y el del Superpuma al archipiélago de las Azores. En segundo lugar, este periodo fue testigo de la concesión de la Medalla Aérea, con carácter

colectivo, impuesta por S.M. el Rey Don Juan Carlos, el 24 de junio de 1994. Esta condecoración es la máxima recompensa que se puede conceder en tiempo de paz con carácter colectivo, habiendo sido el "802" la primera unidad del Ejército del Aire que la ha recibido.

De esta última época reseñaremos las siguientes misiones:

En agosto de 1994, se efectuó la evacuación más numerosa de la historia del "802" al rescatar 31 tripulantes en dos helicópteros. La alarma fue lan-

zada por el mercante griego "Nikitas Rouso" que estaba 225 NM al suroeste de Gran Canaria. Los dos Superpuma tomaron en el barco y trasladaron 15 y 16 personas respectivamente a Las Palmas. La anécdota de esta misión fue que el capitán del mercante comunicó que sufrían una gran vía de agua en la sala de máquinas y aunque había salido un remolcador hacia la zona, opinó que no llegaría a tiempo para evitar que se hundiera. No sólo llegó a tiempo; pudo comprobar además, que las compuertas habían sido abiertas deliberadamente para que entrara el agua. La tripulación del buque de salvamento las cerró y arribó al puerto de la Luz, en Las Palmas, remolcando al "Nikitas Rouso" sin ningún problema.

Un día antes de la Nochebuena de 1994 ardía el buque portacontenedores "Gracia del Mar", 140 NM al norte de Tenerife. Como consecuencia del fuego resultó gravemente herido el contra-maestre de máquinas, que fue evacuado por un Superpuma. Los 18 tripulantes restantes fueron llevados a Tenerife por otro helicóptero del SAR y el "Helimer Canarias". El buque pudo ser remolcado a puerto.

En marzo de 1996 se efectuó una evacuación nocturna desde el ferry de Transmediterránea "Ciudad de las Palmas

de Gran Canaria" que completaba la travesía entre Cádiz y Canarias. La recogida se realizó 300 NM al noroeste de Gran Canaria y a 200 NM de Lanzarote.

En diciembre de 1996 el RCC fue alertado para evacuar un marinero accidentado del buque-escuela de la Armada J.S. Elcano. Pero la particularidad de esta misión fue que el barco solicitaba la evacuación desde una isla de las que forman el archipiélago de Cabo Verde, unas 600 NM al sur de las Canarias. En Cabo Verde, el buque-escuela había atracado en San Vicente, isla muy pequeña y con un ae-

ropuerto en el que no había ni controlador. Se envió un avión que aterrizó en la isla de La Sal. Después de mil peripecias diplomáticas se autorizó la toma en la isla más pequeña pudiendo recoger al marinero. La tripulación de aquel Fokker tuvo que realizar diversas gestiones en cada aeropuerto e incluso se trasladó al J.S. Elcano en barca.

En febrero de 1997 se efectuó el salvamento de un naufrago 360 NM al oeste del archipiélago, constituyendo hasta la fecha la mayor distancia desde la que se ha evacuado una persona en el mar, sin reabasteci-

helicóptero llegara a la zona un barco recogió al naufrago en contra de la recomendación del RCC que había comunicado que el helicóptero lo izaría desde la balsa. El episodio de la subida al barco, además de innecesario, fue muy peligroso porque el naufrago, con las fuerzas ya mermadas, tuvo que escalar por el costado del buque siendo golpeado furiosa y repetidamente por las olas; en algún momento se llegó a temer por su vida. Afortunadamente fue recuperado y posteriormente izado a bordo del helicóptero que lo trasladó a Gando.



El SAR realizó la evacuación aérea más numerosa de su historia

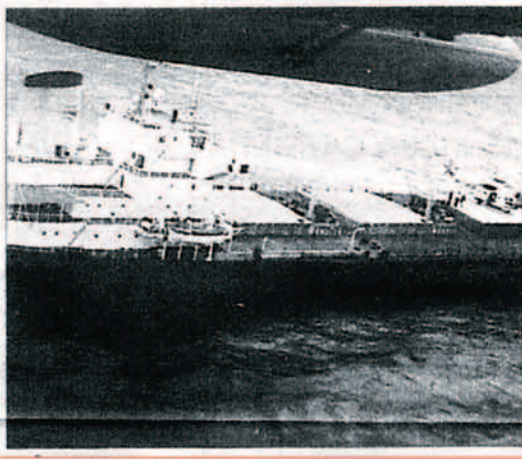
El rescate, el domingo pasado, de 31 tripulantes del mercante "Nikitas Rouso" ha sido una operación sin precedentes en Canarias

El 802 escuadrón del Ejército del Aire, donde está integrado el Servicio Aéreo de Rescate, realizó el pasado domingo la evacuación aérea más numerosa de toda la historia de este Cuadro. Además, los remolcadores de Salvamento Marítimo están logrando traer el buque siniestrado.

Las Palmas de Gran Canaria
JÓRGE ALBERTO LIRIA

El 802 Escuadrón del Ejército del Aire (Servicio Aéreo de Rescate -SAR-) realizó el pasado domingo la evacuación más numerosa desde su creación, el 21 de enero de 1956. Los 31 tripulantes del mercante griego "Nikitas Rouso" fueron rescatados con total éxito por dos helicópteros "Superpuma" del SAR.

Al mismo tiempo, a pesar que en un primer momento se pensaba que el buque, de 35.000 toneladas, 225 metros de eslora y 12 de manga, se hundiría, no fue así y el remolcador de la Sociedad Estatal de Salvamento y Socor-



Los medios informativos destacaban así la evacuación marítima de 31 tripulantes del mercante griego "Nikitas Rouso", la más numerosa de la historia del Escuadrón.

amiento de combustible. Un ciudadano norteamericano que estaba cruzando el Atlántico en solitario a bordo del velero "Choice", tuvo que abandonar éste al sufrir una vía de agua y naufragar en cuestión de segundos. Quedó a la deriva sin baliza, bengalas ni cualquier otro medio que facilitase su localización. Con una radio de HF contactó con radioaficionados mejicanos que fueron los que activaron la alarma. Después de dos días de búsqueda un avión Fokker localizó al navegante y se avisó para que despegara el helicóptero, ya ubicado en la isla de La Palma. Diez minutos antes de que el

Hemos querido resumir los treinta años del "802" a través de estas páginas sabiendo de antemano que era tarea complicada; ya sea por la brevedad de lo escrito, ya sea por la no mención de muchas otras misiones pedimos disculpas por las omisiones que puedan encontrar. Simplemente no queríamos dejar pasar el aniversario sin recordar a todos los que han pasado por este Escuadrón contribuyendo a hacerlo grande y a que las siglas SAR sean queridas y respetadas, no sólo en esta magnífica tierra canaria, sino a nivel internacional.

¡Felicidades para todos los que fueron y son "ángeles" del "802"! ■

DESPEDIDA

En la despedida queremos hacer especial mención al RCC de Canarias (Centro Coordinador de Salvamento) puesto que es el organismo encargado de dirigir las operaciones de búsqueda y salvamento y sin cuya excelente labor, el 802 Escuadrón no hubiera podido realizar las misiones con éxito nunca; sirva este artículo como reconocimiento a su callado e imprescindible buen hacer. Aunque el RCC nació independientemente del "802", hoy en día, Centro y Escuadrón forman un solo equipo.