Ala 49: centinelas de las Baleares

Experiencia y futuro

JULIO MAIZ SANZ

CON LA VISTA PUESTA EN LA LLEGADA DE LOS NUEVOS HELICÓPTEROS NH-90, Y TRAS REALIZAR UNA RÁPIDA TRASFORMACIÓN DEL AVIÓN CASA C-212 AVIOCAR, MODELO D.3, AL AVIÓN CASA CN-235 DE PATRULLA MARÍTIMA, MODELO D.4 VIGMA, EL ALA 49, LA ÚLTIMA CREADA POR EL EJÉRCITO DEL AIRE, SIGUE DIARIAMENTE REALIZANDO LA COBERTURA SAR DE SU AMPLIA ZONA DE RESPONSABILIDAD. PARALELAMENTE, LA UNIDAD REALIZA UN IMPORTANTE ESFUERZO, ENVIANDO SU PERSONAL Y MATERIAL A LAS MISIONES INTERNACIONALES QUE CUMPLEN LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS

La nueva Ala incorporó desde su creación al veterano 801 Escuadrón, que está participando en diferentes misiones internacionales como las de Afganistán, Yibuti en el Cuerno de África y más recientemente en la de embargo de Libia.

Desde su creación hace ya 57 años, el 801 Escuadrón ha operado siempre desde la isla de Mallorca, primero desde las instalaciones de hidroaviones de la Bahía de Pollensa, para trasladarse, poco después, a su actual sede de la Base Aérea (BA) de Son San Juan, donde además existía con entidad propia la denominada unidad de la BA, totalmente independiente del Escuadrón.

A finales de la pasada década y ante la inminente potenciación del Escuadrón con los nuevos aviones D.4 de Vigilancia Marítima (VIGMA), y la asunción de nuevas responsabilidades con ese material, se decidió "acometer un proceso de racionalización y simplificación organizativa", y crear el Ala 49. Ello se determinó el 30 de julio de 2009, por la Instrucción 56/2009 del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, que ordenaba el proceso a seguir para su constitución, y designada como ubicación la Base Aérea de Son San Juan (Palma de Mallorca). Se completaba el 27 de abril de 2011 con la Resolución 762/06399/11 que constituyó el Ala 49.

Así, el Ala 49 reúne a la Base Aérea de Son San Juan (como unidad) y al 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, y actualmente bajo el mando del coronel Víctor Manuel Navarro Morales, que acaba de relevar al que ha sido el primer Jefe de ésta, el coronel Carlos de Palma Arrabal.

En el Ala 49 trabajan unas 450 personas que hacen posible la actividad de la Unidad, que opera una flota de seis helicópteros y otros tantos aviones.

Cabe finalmente reseñar que el Ala depende, tanto orgánica como operativamente, del Mando Aéreo General (MAGEN), salvo cuando se realizan misiones y adiestramiento de SAR de Combate y SAR Militar en que pasa a depender operativamente del Mando Aéreo de Combate (MACOM).

Un tripulante de un helicóptero SA-330 Puma comprueba el sistema de grúa que se instala para realizar las misiones SAR. Foto: Julio Maíz.

EL 801 ESCUADRÓN

Como elemento de acción aeronáutica el Ala cuenta con un Grupo de Fuerzas Aéreas que alinea un único escuadrón, el prestigioso 801, y con un mando unificado que ejerce actualmente el teniente coronel Miguel Angel Falla Piñeiro.

Dado que su dotación de material de vuelo la conforman seis helicópteros Eurocopter SA-330 Puma, o HD.19 según designación del Ejército del Aire (EA), y seis aviones, de los que tres son CASA (actualmente Airbus Military) C-212 Aviocar (D.3) y los otros tres CASA CN-235 (D.4), el escuadrón se configura en dos Escuadrillas, de helicópteros y de aviones. El 801 Escuadrón cuenta en la actualidad con una plantilla de unos 35 pilotos, más o menos la mitad de cada especialidad, si bien uno de éstos cuenta con la titulación y capacidad para poder tripular ambos sistemas.

Como la formación es continua, los pilotos de avión han realizado un aprendizaje adicional para adaptarse del D.3 a su hermano mayor el D.4, curso que se realizó en los primeros momentos en el seno del Ala 35 de Getafe (Madrid). Pero para tripular los D.4 el personal del 801 Escuadrón tuvo también que transformar su capacidad operativa, pasando de la de SAR a la mucho más compleja, y multifuncional, de Vigilancia Marítima (VIGMA). Actualmente el plan de instrucción al tipo de avión, consta de una adaptación previa al tipo D.3, que se realiza en la propia Unidad, seguida del D.4 que ya han volado los pilotos en Matacán (Salamanca), donde se utiliza como material de escuela también el CASA CN-235, en su versión de transporte/enseñanza, bajo la designación de T.19.

Actualmente el 801 Escuadrón de SAR opera con los veteranos D.3B (C-212 Aviocar), en la parte inferior de la fotografía, y los "nuevos" D.4 (CN-235 VIGMA). El 801 Escuadrón es una de las últimas unidades que operan el mítico transporte español C-212 Aviocar. Foto: Sección de Fotografía del Ala-49.

Este Escuadrón, cuyo "rol" inicial fue el de SAR (Servicio de Búsqueda y Salvamento/"Search and Rescue" en inglés), puede presumir de ser el más antiguo de España en esta especialidad, incluso de ser su fundación previa a la de la creación del Servicio SAR, como tal.

«El Ala 49 depende orgánica y operativamente del Mando Aéreo General (MAGEN) y cuando realiza misiones de adiestramiento SAR de combate y SAR militar depende operativamente del Mando Aèreo de Combate (MACOM)»

El plan de instrucción en el seno del Escuadrón, incluye la correspondiente formación específica en las misiones que se realizan en el D.4 y en su sistema de vigilancia *Full Integrated Tactical System*/Sistema táctico completamente integrado (FITS). En total un antiguo piloto de D.3 realiza de 50 a 60

HISTORIA: LA CUNA DEL SAR ESPAÑOL

La isla de Mallorca es la cuna del SAR español, dado que fue en el puerto de Palma de Mallorca donde los Dornier Wall empezaron a realizar este tipo de misiones en el año 1936. Durante la Guerra Civil se construyó la Base de Hidroaviones en la Bahía de Pollensa, lo que posibilitó una intensa actividad de un puñado de hidroaviones italianos y alemanes que fueron decisivos para bloquear la costa Mediterránea que controlaba la Republica española. Mientras, la discreta zona de Son San Juan se eligió como campo de aviación de los primeros cazas Fiat CR-32 italianos, que serían decisivos para derrotar el intento de invasión de la isla por las desorganizadas milicias catalanas.

En 1944 se recibieron en la isla una docena de Dornier Do-24, con los que se creó el "Grupo de Salvamento de Pollensa". En 1954, en el marco de los acuerdos de cooperación con Estados Unidos, se reciben en la isla los dos primeros aviones anfibios Grumman Albatros SA/HU-16. Con este material se va a crear, el día 3 de agosto de 1954, la 50ª Escuadrilla de Salvamento, que al principio estuvo ubicada en la citada Base de Pollensa, antecedente del actual 801 Escuadrón. Al año siguiente, el día 17 de junio de 1955, se creaba oficialmente el servicio de búsqueda y salvamento "SAR" español, integrándose el Escuadrón en ese servicio.

En abril de 1957 la designación cambió por la de 55ª Escuadrilla, pasando en 1960 la Unidad a su actual BA de Son San Juan, donde hasta 1963 compartió sus instalaciones con los míticos cazas F-86F Sabre de la entonces Ala de Caza nº 4. El escuadrón recibió la designación de 801 Escuadrón de Salvamento, y fue el día 3 de noviembre de 1967 cuando pasó a ser el 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, cuya integración en el Ala 49 fue su última vicisitud a nivel organizativo.

A lo largo de sus cincuenta y siete años de operaciones, el 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas ha operado con siete tipos diferentes de aeronaves, cuatro aviones y tres helicópteros. Entre los primeros encontramos el anfibio bimotor Grumman SA/HU-16 Albatros (AD.1/AD.1B), que operó entre los años de 1954 a 1978; el pequeño avión monomotor CASA C-127, alias Dornier Do-27 (L.9) de 1963 a 1974; el CASA C-212 Aviocar (D.3) desde 1979, y finalmente el CASA CN-235 VIGMA (D.4) desde 2008.

En cuanto a los helicópteros, el primero fue el Agusta-Bell AB-205 (Z.10/HD.10) de 1967 a 1983, el AS.332B Súper Puma (HD.21) de 1983 a 1994, y el SA.330 Puma (HD.19) desde 1994. En total, hasta finales de agosto de 2011, estos aparatos habían completado 99.137 horas de vuelo.

Actualmente en la BA de Son San Juan se está empezando a formar un pequeño museo, en el edificio de su Jefatura y en torno a la Plaza de Armas, donde se conservan diversos objetos y las aeronaves que han formado parte del Escuadrón; en estos momentos figura ya un helicóptero Agusta-Bell AB-205 y se está instalando uno de los Aviocar Pico Pato, recientemente dado de baja.

horas de vuelo para transformarse en D.4 y ser piloto de un sistema VIGMA.

DEL C-212 AL CN-235

El Escuadrón sigue alineando tres de los incombustibles C-212 Aviocar, en su versión de salvamento marítimo. Uno de ellos, el matriculado D.3A-2, es un aparato de Serie-100 que recibió pequeñas adaptaciones para acometer misiones SAR. Los otros dos son aparatos D.3B, de la Serie-200, a los que el fabricante transformó la célula para albergar el voluminoso radar de búsqueda AN/APS 128, que está carenado con su característico radomo, que le otorga el sobrenombre de "Pico Pato".

Recientemente se entregó a Mauritania un tercer D.3B de dotación en el 801 Escuadrón, tras ser modernizado en 2008 por la empresa EADS-CASA mediante un contrato por valor de 2,4 millones de euros, que incluyó la instalación de un sistema de detección radar FLIR. Desgraciadamente los otros dos D.3 del Escuadrón no fueron modernizados: cuestión, sin duda, de balance presupuestario.

Un piloto de un SA-330J Puma, éstos pronto cambiarán este veterano material de por el moderno helicóptero NH-90. Foto: Julio Maíz.

La llegada del D.4 ha sido determinante para ampliar la capacidad del Ala 49. Estamos ante un avión, a pesar de su veteranía, de concepción mucho más moderna que el D.3, dotado con sistemas multifunción, presurizado y tiene un importante radio de acción.

Los seis D.4 con los que cuenta el EA, tras ser transformados por Airbus Military en Sevilla, fueron asignados primero al Ala 48 de Cuatro Vientos, para hacerlo posteriormente al Ala 49.

Los D.4 llevan una tripulación formada por dos pilotos (oficiales) y uno o dos operadores del sistema FITS, especialidad que pueden asumir tanto oficiales como suboficiales, e incluso personal de tropa. Las consolas permiten recibir la información de los sensores del aparato tales como el FLIR, situado en el morro, y el radar sito debajo del fuselaje. Dependiendo de la misión, también vuelan uno o dos buscadores, ubicados en la parte posterior de la cabina, usando así las ventanas de ojo de buey que permiten, además de una mejor vista, disponer de más campo para usar prismáticos o cámaras de fotos con las que fotografiar los posibles navíos sospechosos. El avión lleva tres balsas, con su correspondiente equipo de supervivencia, que se lanzan al mar en caso de localizar náufragos en apuros, y dan lugar a las denominadas cadenas de balsas. La tripulación se completa con un mecánico de apoyo a la misión.

Esta aeronave se está revelando como un excelente avión de vigilancia marítima en escenarios como las aguas del Índico, del Cuerno de África y de la costa de Somalia. En lo que respecta a su despliegue en Yibuti, uno de sus pilotos nos refiere "Las misiones de patrulla VIGMA en Somalia se alargan de seis a ocho horas, en las que se tiene que realizar una vigilancia continua, tanto con los sensores como mediante los observadores. En total, cada misión, contando con su preparación previa y el "debriefing" posterior, se alarga entre 12 y 15 horas".

Vista semifrontal de un SA-330 Puma en vuelo. Foto: Sección de Fotografía del Ala-49.

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN LAS BALEARES

La presencia de la aviación militar en las Islas Baleares es centenaria, y la participación de sus bases y unidades decisivas en el desarrollo de la Guerra Civil, que azotó España entre 1936-1939. Durante la segunda mitad del Siglo XX y lo que va de éste, el 801 Escuadrón ha sido una unidad significativamente mediática, dada su continua actividad de rescates en el archipiélago.

Al norte de la Isla de Mallorca, en el precioso marco de la Bahía de Pollensa, está sita la denominada BA de Pollensa que también depende del Mando Aéreo General. Se trata de una de las históricas Bases del EA, a su vez muy poco convencional ya que no cuenta con pista aérea sino con una plataforma de acceso directo al mar para hidroaviones y anfibios. En su momento se construyó como base de hidroaviones, y actualmente solo puede acoger a los anfibios Canadair CL-215T/ 415 del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas. Este Grupo, con sede en Torrejón de Ardoz (Madrid), destaca todos los veranos uno de sus anfibios a Pollensa para participar en labores de extinción de incendios forestales, aunque desde hace cuatro años el destacamento está bajo dependencia operativa de la Unidad Militar de Emergencias (UME).

Otra Unidad del EA en las Islas es la Estación de Vigilancia Aérea (EVA) nº 7, y su anexo Acuartelamiento Aéreo, que depende del sistema de vigilancia aérea del Mando Aéreo de Combate y tiene situados sus sistemas de radar de vigilancia en lo alto de la cumbre del Puig Mayor, la montaña más alta de las Baleares, con 1.445 metros sobre el nivel del mar.

Las prácticas de rescate son habituales para mantener la alta cualificación en operaciones SAR con las que cuenta el 801 Escuadrón. Foto: Julio Maíz.

HELICÓPTEROS PUMA

En el año 1994, el 801 Escuadrón reunió todos los SA-330 Puma que tenía el EA y que previamente habían servido como helicópteros de transporte VIP en el seno del 402 Escuadrón, sede en la BA de Cuatro Vientos (Madrid).

En los años setenta se habían adquirido a la firma francesa Aerospatiale, hoy integrada en Eurocopter, dos SA-330C (los matriculados HT.19-1 y -2, que se perdieron en sendos accidentes acaecidos en 1975 y 1989) y cinco SA-330L (HD.19-3 al 7, de los que el 6 se perdió ya en servicio con el 801 Escuadrón, afortunadamente sin pérdidas personales). Para reforzar esta flota, y ante el retraso en la incorporación de los NH-90, se sumaban al Escuadrón dos Puma más, del modelo SA-330J (HD.19-8 y -9), adquiridos en el otoño de 2008 a la empresa española INAER. Con ello, el 801 Escuadrón alinea 2 SA-330L y 4 SA-330J; esta última es el equivalen-

«El 801 Escuadrón alinea cuatro SA-330L y dos SA-330J, equivalente civil de la versión L, aunque su operación no supone problemas extras ni de pilotaje ni de mantenimiento»

te civil de la versión L, aunque de hecho son muy parecidos y no supone ningún problema extra ni de pilotaje ni de mantenimiento.

En todo caso, al igual que con los aviones, estamos ante un material muy veterano que exige un exhaustivo trabajo del personal del Grupo de Material, para mantenerlo en servicio. Para las revisiones de Tercer Escalón estos helicópteros visitan la Maestranza Aérea de Madrid, sita en la BA de Cuatro Vientos.

Obviamente, para llevar a cabo sus misiones, muchas de las cuales discurren sobre el mar, los HD.19 están equipados con flotadores, y sus pilotos vuelan con chalecos de salvamento del modelo LPU-21D fabricados por la empresa estadounidense Life Support International Inc., con sede en Bristol-Pennsylvania, que incluye un sistema de flotación y compartimentos para radiobaliza, linterna, pistola de señales, silbato y todos los elementos básicos de supervivencia de un piloto en el mar.

El Puma, a pesar de su veteranía, sigue siendo un excelente helicóptero, con una amplia autonomía de tres horas y media de vuelo, tiene capacidad para rescatar hasta 16 personas y es una estable plataforma de vuelo. Pero estamos ante un material que nunca ha sido modernizado, pues parece que no sería rentable para una flota tan pequeña como ésta. En cambio, actualmente la RAF está modernizando su amplia flota de este modelo. En todo caso el Ala 49 recibirá los primeros NH-90 que se integren al EA a partir del 2014.

«La llegada del D.4 ha sido determinante para ampliar la capacidad del Ala. Estamos ante un avión de concepción más moderna que el D.3, con sistemas multifunción e importante radio de acción»

Es de destacar que a su vez la Unidad cedió los tres AS-332 Super Puma que se le habían asignado en 1983 a los 802 y 803 Escuadrón, en aras de la estandarización del material. Lamentablemente, el 20 de septiembre de 1985 en el curso de una misión, un helicóptero de este tipo, el HD.21-1, se estrelló en la Playa de Aucanada (Pollensa); en el accidente falleció una persona, el entonces jefe del Escuadrón, teniente coronel Antonio Oliver.

Respecto a las misiones de salvamento marítimo, uno de los pilotos nos refiere "Hace años nuestro concurso era imprescindible, ya que no había ningún

Entrevista al coronel Carlos de Palma Arrabal, primer jefe del Ala 49

El pasado mes de agosto tuvimos ocasión de entrevistar al coronel del Ejército del Aire (EA) Carlos de Palma Arrabal, primer jefe del Ala, y quien ha tenido la misión de aplicar la Instrucción del JEMA 56/2009 con la que se crea el Ala 49.

El coronel de Palma tomaba el mando de la jefatura del Sector Aéreo de Palma de Mallorca, de la Base Aérea de Son San Juan, y Comandancia Militar Aérea de los Aeropuertos de Palma de Mallorca e Ibiza el día 30 de julio de 2009, tras relevar al coronel Manuel Fernández-Roca Teigell.

Tras dos años de intensa actividad, y convertirse en el primer Jefe del Ala 49, cedía el pasado 12 de septiembre el mando del Sector Aéreo de Palma de Mallorca del Ala 49 y RCC Baleares, así como la jefatura de la citada base y aeropuertos de las islas, al coronel Victor Manuel Navarro Morales.

El coronel de Palma Arrabal pertenece a la XXXIII promoción de la Academia General del Aire, es piloto de Caza y Ataque y ha realizado 2.700 horas de vuelo en Northrop F-5, Mirage F-1 y CASA C101 Aviojet. Ha estado destinado en las Bases Aéreas de Morón de la Frontera, Albacete y en la Academia General del Aire (San Javier-Murcia), como instructor de vuelo, subdirector jefe de Estudios y jefe de la Patrulla Acrobática "Águila". Ha sido ayudante de campo de Su Majestad El Rey, y ha estado también destinado en cuarteles generales como el Estado Mayor del Mando Aéreo General (MAGEN), el Estado Mayor del Aire y el Estado Mayor del Mando Aéreo de Combate (MACOM).

—¿Por qué se agruparon en un Ala los medios del Ejército del Aire en Baleares?

—Estamos básicamente ante un ejercicio de racionalización organizativa de los medios y personal sitos en la Base Aérea de Son San Juan o pertenecientes al 801º Escuadrón del SAR (Search and Rescue/búsqueda y salvamento), ambos con una larga historia de más de 55 años. También ha influido mucho que, desde finales de la pasada década, el escuadrón ha participado de manera importante en operaciones internacionales, el hecho de haber recibido un nuevo avión de Vigilancia Marítima (VIGMA) D.4 en la Unidad, y de que en el futuro lo haga también el helicóptero NH-90. Todo ello ha hecho que el Ejército del Aire (EA) optara por potenciar la unidad y decidiera esta base aérea y este escuadrón en el Ala 49. Durante el período transcurrido entre la creación del Ala, ordenada en la Instrucción 56/2009, el 30 de julio de 2009 por el JEMA, y su constitución efectiva por la Resolución del JEMA 762/0639911, el 27 de abril de 2011, en la Unidad se ha realizado un importante esfuerzo de adaptación y organización, que ha afectado a todo el per-

Personal del Grupo Material revisando de las dos turbinas neral Electrics CT7 e propulsan un D.4. Foto: Julio Maíz.

Un D.4 aterrizando en una de las pistas del aeropuerto de Palma de Mallorca. Foto: Sección de Fotografía del Ala-49.

sonal aquí destinado y que ha dado muy buenos frutos.

—¿Qué aporta el Ala 49 a las Islas Baleares donde opera?

—La principal misión del Ala 49 en el ámbito geográfico donde opera es dar cobertura SAR al sector asignado al RCC de Baleares, que se corresponde con la amplia zona que cubre la región de información de vuelo "FIR" de Barcelona, y que incluye la zona este de España bañada por el Mediterráneo y las Islas Baleares con sus aguas adyacentes. Para cumplir esta misión se mantienen listos para actuar un avión y un helicóptero 24 horas al día durante todo el año.

Igualmente el Ala 49 da soporte a los múltiples vuelos de estado y militares que sobrevuelan estas islas. De los vuelos de enlace, estafetas, etc., hay que resaltar los que tienen como destino los destacamentos de las Fuerzas Armadas españolas en Afganistán, Líbano o Yibuti. Entre la presencia de autoridades en Mallorca debemos mencionar con especial cariño las llegadas y salidas de S.M. el Rey y la familia real .

Se ha de tener en cuenta que la BA de Son San Juan registra un promedio de 2.000 movimientos aéreos por año, de los que la mitad corresponden al 801 Escuadrón, y la otra mitad son realizados por aeronaves militares españolas y aliadas, vuelos de estado, así como de los Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE).

—¿Qué particularidades tiene el trabajo de una unidad del Ejército del Aire con sede en un archipiélago?

—El hecho de operar desde un archipiélago nos obliga a intentar ser más autónomos y autosuficientes que otras unidades sitas en la Península. Así se han racionalizado las tareas con las otras unidades del EA sitas de la isla: aeródromo militar de Pollensa y el Escuadrón de Vigilancia Aérea (EVA) nº-7. Así, en Son San Joan están ubicadas las reservas de combustible, los apoyos de automóviles, la gestión y control económicos, etc.

—En el campo de Enseñanza, y dada la situación insular, ¿en qué cursos participa el Ala 49?

—El Ala aporta su personal y aeronaves a los cursos de Supervivencia en el Mar, que se realizan en Pollensa, así como ejercicios SAR. El curso, que cualifica al personal del EA para sobrevivir en el ámbito marítimo, incluye salvamento de alumnos con helicópteros del 801 Escuadrón, en prácticas tanto diurnas como nocturnas.

En este campo vital de la formación el Escuadrón entrena también en la disciplina de lanzamiento de balsas de salvamento, lo que designamos como "cadenas", a las tripulaciones de otros medios del EA que las emplean, como son los Fokker F-27, del 802 Escuadrón, o los C-130 Hercules del Ala 31. Participan también tripulaciones aliadas de la OTAN, y observadores de países amigos en el mediterráneo.

—¿Qué misiones de cooperación realiza el Ala 49 a favor del Ejército de Tierra y la Armada?

—El 801 Escuadrón participa en varios de los ejercicios que realiza la Armada como el Cartago y el de seguridad marítima FAMEX. También se llevan a cabo colaboraciones con los Infantes de Marina del Tercio de Levante, con Base en la Algameca (Cartagena), aportando helicópteros para que éstos se entrenen en operaciones de asalto aéreo, que incluyen descenso de las aeronaves en vuelo mediante la técnica de cuerda rápida/fast-rope. Por lo demás, como unidad con misiones SAR acudimos donde nos ordene nuestra Jefatura del SAR, ubicada en Madrid, por lo que a veces colaboramos con la Unidad Militar de Emergencias(UME), con las FCSE, con el 112, con Salvamento Marítimo (SASEMAR), etc., además de con los países vecinos en el mediterráneo occidental (Acuerdos SAR-MEDOC).

—¿Cuáles son las principales misiones internacionales en las que participa el Ala 49?

—La participación del personal y medios del Ala 49 en los compromisos exteriores de España ha sido constante y creciente. Desde 2006 se participa con la OTAN y junto al Ala 48 con una tripulación completa de helicóptero en Afganistán, en

El único D.2 asignado al 801 Escuadrón despegando, al fondo se pueden ver los característicos molinos de viento sitos en lo aledaños del aeropuerto de Son San Juan. Foto: Julio Maíz.

La tripulación de un Aviocar se dirige a su avión para iniciar una nueva misión. Foto: Julio Maíz.

otro medio aéreo que llevase a cabo estas misiones. Pero progresivamente la paulatina expansión de los medios de salvamento marítimo del SASEMAR, de emergencias 112 del Gobierno de Baleares, e incluso de la Guardia Civil, han ido asumiendo algunas de esas funciones; de hecho las salidas han ido disminuyendo progresivamente. No obstante, no bajamos la guardia, y esa menor actividad ha posibilitando asumir nuevos roles e incrementar nuestra participación en misiones internacionales".

Desde 2006 el 801 Escuadrón realiza los correspondientes relevos de tripulaciones en Afganistán, desde donde, recordemos, opera un destacamento de tres helicópteros Super Puma en misiones primordialmente de EVASAN y CSAR. Aunque el referido material aéreo pertenece al Ala 48 y su 803 Escuadrón, los tres Escuadrones SAR, los referidos más el 802 con sede en la BA de Gando (Gran Canaria), realizan con su personal los correspondientes relevos. El 801 Escuadrón ha realizado hasta agosto de 2011 un total de 14 rotaciones, por lo que la mayor parte del personal asignado a los helicópteros ha pasado por este escenario bélico.

Respecto a la formación de este personal para actuar en un escenario tan di-

cuya misión se han realizado hasta la fecha un total de catorce rotaciones. En lo que respecta a las operaciones en Yibuti, en el seno de la operación europea Atalanta contra la piratería en aguas del Cuerno de África, se han realizado desde julio de 2009 dos (2) rotaciones, en las que se ha aportado un avión VIGMA D.4 y su contingente. El último reto ha sido desplazar este mismo avión VIGMA D.4 y su tripulación a la base italiana de Decimomannu. Desde Cerdeña, se participa en la Operación Unified Protector de vigilancia marítima, que asegura la aplicación del embargo naval en aguas de Libia, acordado por la ONU el pasado mes de marzo.

—¿Cuánto personal aporta el Ala a dichas misiones?

—Para la misión de Afganistán se aporta una tripulación completa, que consta, dadas las condiciones del teatro de operaciones, de cinco personas: piloto, copiloto, mecánico de vuelo más dos tripulantes, uno que maneja las ametralladoras de autodefensa con las que se vuela en el escenario y otro enfermero de vuelo, que atiende a los heridos.

En cuanto a los destacamentos de patrulla marítima que se realizan en Yibuti y Decimomannu, se componen aproximadamente de catorce personas.

Sin duda alguna, hay que destacar el esfuerzo que realiza el personal del Ala 49, cuyos servicios implican una media de tres meses al año fuera de casa, lejos de sus familias.

—¿Qué entrenamiento específico realizó el Ala 49 para poder cumplir las misiones internacionales encomendadas, especialmente la de Afganistán?

—La principal fase de formación, con vistas a los despliegues internacionales, la debe hacer la tripulación de helicóptero que se envía a Afganistán. Téngase en cuenta que allí se emplean tres helicópteros HD-21 (Eurocopter AS-332 Super Puma) del Ala 48 y su 803 Escuadrón, y que nosotros usamos su antecesor, el HD-19 (Puma). Para realizar la adaptación al helicóptero y sus sistemas de vuelo y de misión las tripulaciones se trasladan tres semanas a Gando (Gran Canaria) donde, en el 802 Escuadrón del SAR que también dispone del HD-21, realizan la necesaria transformación. Esta fase de formación se completa con vuelos con gafas de visión nocturna y vuelos en el Polígono de las Bardenas Reales (Navarra), donde se realizan prácticas de tiro con las ametralladoras de 12,70 m/m que equipan a los HD-21 en el país asiático.

Aparte de lo anterior, todo el personal allí destacado realiza previamente en Madrid una actualización del curso denominado Individual Common Core Skills /curso individual de habilidades comunes en combate (ICCS).

—¿Cómo se está comportando el avión D.4 en los despliegues operativos comentados?

—El avión D.4 es un aparato seguro, versátil y eficaz, y con unos costes operativos razonables. En escenarios como los de las aguas de Somalia, el avión D.4 se ha demostrado muy válido para localizar, vigilar y seguir la actividad de los "skiffs" de los piratas, así como el control y apoyo de diversas actividades marítimas. En Decimomannu se trata de un elemento de la mayor importancia en cuanto a la contribución española.

—¿Se coordina el entrenamiento, mantenimiento, etc... en los aviones D.4 con el 803 Escuadrón, su otro operador?

—Estas funciones están normalizadas y coordinadas desde nuestro Mando Aéreo General (MAGEN) y otras desde el Estado Mayor del Aire y el Mando de Apoyo Logístico. Con el 803 Escuadrón del Ala 48 compartimos la actual flota de seis (6) aviones D-4, pero de forma que cada Ala tiene asignados tres. Así el Ala 49 opera los de matriculación impar, el 1, el 3 y el 5; y el Ala 48 los pares.

El primer personal del Ala que se transformó al aparato, hablamos de veteranos pilotos asignados al avión Aviocar T-12 transformado a D.3, se formó en el seno del Ala 35 en Getafe, que por entonces operaba el avión.

Posteriormente, tras la creación del Plan de Instrucción que incluye

FLOTA DEL 801 ESCUADRÓN

Helicopteros Eurocopter Puma (HD.19)
- SA-330L:
  - HD.19-3
  - HD.19-4
- SA-330J:
  - HD.19-5
  - HD.19-7
  - HD.19-8
  - HD.19-9

Avion: Casa C-212 (D.3)
- D.3A-2
- D.3B-3
- D.3B-4 (cedido a Mauritania)
- D.3B-7

Avion: CN-235 (D.4)
- D.4-1
- D.4-3
- D.4-5

fícil, se realiza un plan de instrucción que dura dos meses. La primera fase de la formación es de carácter individual y la recibe todo el personal del Escuadrón allí desplazado; consiste en un curso denominado "Individual Common Core Skills"/ Curso individual de habilidades comunes en combate (ICCS). Dicho curso incluye una formación en primeros auxilios, supervivencia y capacidad de combate incluido el uso del fusil de asalto HK-36, reglamentario en las FAS españolas, y que se ha de portar siempre en las misiones en Afganistán.

La formación para operar el Super Puma, consta de un curso de tres semanas que se realiza en la BA de Gando, sede del 802 Escuadrón que tiene cuatro Super Puma en su dotación. En Canarias se realizan las 16 horas de vuelo de las que consta el curso de transformación al tipo; se ha de tener en cuenta que estamos ante pilotos muy experimentados en un helicóptero como el Puma, que es el antecesor del Super Puma.

MISIONES Y EJERCICIOS

La misión principal encomendada a todos estos medios aéreos ha sido la de localizar aeronaves siniestradas dentro de su área de responsabilidad (FIR Barcelona), así como colaborar con otros organismos, tanto civiles como militares, que así lo demanden. La coordinación de estas misiones se ejerce desde el Centro Coordinador de Salvamento de Baleares (RCC Baleares), que tiene su cabecera en Palma de Mallorca (Son San Juan) y está integrado en el Ala 49.

Para cumplir esta labor el 801 Escuadrón mantiene constantemente listos para su empleo un helicóptero y un avión, además de obviamente las respectivas tripulaciones y el personal de línea necesario para lanzarlos y recuperarlos.

En el momento de constituirse el Ala 49, el 801 Escuadrón está próximo a alcanzar las 100.000 horas de vuelo el próximo año 2012, y ya ha realizado, entre otras, catorce rotaciones de tripulaciones de helicóptero en Afganistán (Herat), tres rotaciones en aguas de Somalia (Yibuti), e inicia su primer despliegue en Cerdeña para operaciones de vigilancia marítima frente a Libia. Aunque antes, en 2007 se participó en la Operación No-

«El Escuadrón cuenta con tres C-212 Aviocar, en su versión de salvamento marítimo. Uno de la serie 100 y los otros dos son D.3B, de la Serie-200, a los que se ha incorporado el radar de AN/APS 128»

El coronel de Palma ha sido jefe de la Patrulla Acrobática Águila. Foto: Julio Maíz.

la transformación a este tipo de avión, en la Escuela de Transporte de Matacán (Salamanca), y tras pasar esa fase, ya aquí en Son San Juan, se procede a la formación en la especialidad de vigilancia y patrulla marítima, que es mucho más amplia que la función de pilotos SAR en la que están previamente instruidos.

Respecto al mantenimiento, una gran parte lo realiza el Grupo de Material de nuestra propia Ala 49, aunque para labores de Tercer Escalón se llevan a Villanubla (Valladolid), donde personal del Ala 37 asume esta fase del mantenimiento de toda la Flota de T.19/D.4. Igualmente para algunos trabajos más complejos los aparatos se llevan a la Maestranza Aérea de Madrid, en la histórica BA de Cuatro Vientos. No debemos olvidar que el D.4 es un avión bastante veterano, que anteriormente a su trasformación a aparatos VIGMA había servido bastantes años como transporte en el Ala 35.

—¿Podría hacernos algún comentario acerca del veterano helicóptero Puma, y de su posible sustitución?

—El Puma es un buen helicóptero que ha dado un excelente servicio en tareas SAR, pero que está ya próximo al final de su vida operativa. De hecho, según los planes iniciales, es muy posible que el 801 Escuadrón sea la primera Unidad del EA en recibir los nuevos helicópteros NH-90.

—¿Cómo se coordinan las operaciones aéreas del Ala 49 con las civiles de un aeropuerto con tanto tráfico como el de Son San Juan?

—Las relaciones institucionales y operativas con el director regional de Navegación Aérea y el del Aeropuerto, así como con los controladores y el personal técnico son muy profesionales y fluidas. Lo que se traduce en una coordinación muy cooperativa por ambas partes para lograr convivir en una instalación que, por ley, tiene carácter conjunto, y que alberga una base aérea de gran importancia estratégica y un aeropuerto con intenso tráfico aéreo.

En la práctica, se mantienen reuniones periódicas de trabajo a todos los niveles (control aéreo, servicios de rescate y contraincendios, infraestructuras, etc.). Ni que decir tiene que debido a los cargos de jefe de Sector Aéreo y jefe de las Comandancias Militares de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca y Son Bonet, mantengo permanentes contactos con los directores de los citados aeropuertos para apoyarnos en beneficio mutuo.

—¿Desea añadir algo a lo que ya hemos comentado?

—Pues si me lo permite, quisiera decir que la Base de Son San Juan y el 801 Escuadrón han sido unidades que se han ganado un prestigio operativo reconocido gracias a la profesionalidad de su personal, ya fuesen pilotos, tripulantes, mecánicos, personal de apoyo, seguridad, administración, personal civil, etc., y que la evolución de los tiempos ha llevado a su unificación y la creación de esta nueva Ala que no hará sino incrementar dicho prestigio. A nivel personal, durante mi periodo como jefe de la unidad, me ha resultado muy gratificante tratar y mandar a un grupo de profesionales, civiles y militares que han demostrado permanentemente su excelencia con su actitud y bienhacer en sus cometidos diarios.

Una formación de un D.2 y tres D.3 liderada por un D.4 sobrevuela la costa de Mallorca. Foto: Sección de Fotografía del Ala-49.

ble Centinela, que consistió en destacar un D.3 en Gando para hacer frente a la crisis de los cayucos. Durante esta misión se volaba a diario para localizar las frágiles embarcaciones que traían los emigrantes ilegales desde países como Senegal y Mauritania hasta las Islas Canarias. Durante esta operación se actuó ocasionalmente desde las Islas de Cabo Verde, un estratégico punto del Atlántico, frente a Senegal.

El Ala 49 también apoya con su personal y un helicóptero los cursos de supervivencia de tripulaciones aéreas que se realizan en la Bahía de Pollensa, denominados SURMAR, durante los cuales los Puma del Escuadrón realizan las recuperaciones de los alumnos en grúa y "helicasting".

Igualmente, en 2010 se apoyó con un helicóptero el ejercicio MAREA 05, en el que la Escuadrilla de Honores del EA se entrenó en diferentes técnicas de combate

Se participó también en el ejercicio Seaborder-09, que organiza la OTAN en aguas del Golfo de Cádiz con un helicóptero y un D.3.

La vocación de cooperación internacional, sobre todo con las unidades

«El 801 Escuadrón cuenta en la actualidad con una plantilla de 35 pilotos, más o menos la mitad de cada especialidad, si bien uno de éstos cuenta con la titulación y capacidad para poder tripular ambos sistemas »

Los aparatos SAR del Ejército del Aire llevan pintadas en el timón de cola los colores de la bandera española en lugar de la tradicional aspa de San Andrés. Foto: Julio Maíz.

SAR de Francia e Italia, se pone de manifiesto en ejercicios como el Cernia. Recordar que el Cernia-08, efectuado en octubre 2008, tuvo como sede la BA de Son San Juan. Durante éste se realizaron dos simulacros de accidentes aéreos en Mallorca. El primero de ellos consistió en evaluar la capacidad de actuación de los medios participantes ante una colisión aérea de dos aeronaves, mientras que en el segundo se escenificó un accidente de un helicóptero en el noroeste de Mallorca, en la Sierra de Tramontana.

Se trató de un espectacular simulacro en el que se reunieron hasta 14 aeronaves, tres de ellas de los servicios de Seguridad Civil franceses y dos italianas. Respecto a medios navales, es de reseñar que participaron cuatro embarcaciones, entre ellas el patrullero de altura "Descubierta" de la Armada española.

En el marco puramente español, se deben mencionar los ejercicios BALSAR (Baleares SAR), CANSAR (Canarias SAR) y MADRISAR (Madrid SAR), que encabezan anualmente cada uno de los ya referidos Escuadrones SAR. Tradicionalmente durante

estos ejercicios se reforzaba el dispositivo con aparatos de los otros Escuadrones SAR, si bien la crisis económica está pasando su factura, y actualmente solo se realizan con los medios de cada Escuadrón. A destacar que durante el BALSAR-2011, realizado a primeros de octubre, se contó con la participación de Observadores Internacionales procedentes de las Fuerzas Armadas de Mauritania, Marruecos, Argelia, Túnez y Jordania.

UN PUNTO ESTRATÉGICO

La Base Aérea de Son San Juan está estratégicamente situada en medio del Mediterráneo Occidental, y sirve de punto de escala para los vuelos de Europa a África, y de los que cruzan el *Mare Nostrum*, por lo que el tráfico aéreo militar, o de aviones de Estado, es muy elevado.

La torre de control de la BA de Son San Juan. Foto: Julio Maíz.

Asimismo el Ala presta apoyo, además de a las operaciones de su propio escuadrón, a todas las aeronaves del EA que llegan allí. Se ha de tener en cuenta que además de los despliegues de aparatos del EA, como hacen los EF-18 Hornet del Ala 15, prácticamente una vez al año, por la base pasan centenares de aeronaves militares, tanto de nuestros aliados de la OTAN como múltiples aviones de jefes de Estado. En este punto se debería recordar que en Mallorca veranea la familia real, lo que entraña varios vuelos que generan los traslados de ésta y su séquito a bordo de los Falcon-900 y/o Airbus A-310 del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas. Igualmente esta presencia entraña la llegada de otros jefes de Estado, miembros del Gobierno de España y otras personalidades que visitan a SS.MM. Para el estacionamiento de estas aeronaves se cuenta con dos plataformas y un amplio hangar que perteneció a la extinta compañía aérea Spantax creada por Rudy Bay, y que determinaron el oficioso nombre de la instalación.

Así, durante el año 2010 la BA de Son San Juan fue escenario de más de 2.000 operaciones aéreas, de las que 950 son efectuadas por las aeronaves propias del 801 Escuadrón, mientras que 850 corresponden a operaciones de otras aeronaves militares españolas y las de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE). En este punto, comentar que desde Son San Juan operan tanto el helicóptero de la Guardia Civil como el de la Policía Nacional. La estadística se completa con 200 operaciones de aviones militares extranjeros, como el transporte C-160D Transall de la Luftwaffe que hizo una corta escala camino de África a donde llevaba ayuda humanitaria, precisamente el día que se visitó la Base para hacer este artículo ■

Tareas de mantenimiento de uno de los D.4. Estos aparatos han sido desplegados en las misiones internacionales de control de las costas de Somalia y Libia. Foto: Julio Maíz.

Vista de la plataforma con cuatro Aviocar, un D.2 y tres D.3, uno de estos últimos fue entregado posteriormente a Mauritania, y el primer D.4 asignado al 801 Escuadrón. Foto: Sección de Fotografía del Ala-49.