



*Durante una buena época, los hidroaviones Do-24 constituyeron el material aéreo por excelencia del Servicio de Búsqueda y Salvamento.*

## Ayer y hoy del SAR

**ALEJANDRO SORIANO OCAÑA,**  
*Coronel de Aviación. Ha sido Jefe del 803 Escuadrón del SAR*

**L**a década de los años 30, una de las más interesantes de la historia de la aviación mundial, marca un punto de inflexión entre la etapa inmediata anterior de los grandes vuelos transatlánticos y la posterior evolución de la Aviación Civil y Militar.

España por aquellos años, como el resto de los países europeos, adopta importantes decisiones en relación con el desarrollo de la aviación comercial; tratados con Bélgica, Francia, Alemania e Italia formalizan el establecimiento de trayectos de explotación de líneas aéreas, que enlazan con los territorios coloniales africanos o con proyectos para vuelos de dirigibles hacia América del Sur desde Barcelona y Sevilla; simultáneamente se crea por aquellas fechas la LAPE antecesora de IBERIA, Líneas Aéreas de España.

La actividad aérea comercial llevaba consigo en aquellos años la preocupación por mejorar la confianza y seguridad en los vuelos; los realizados a través del Mediterráneo por compañías francesas e italianas habían establecido en la isla de Mallorca una pequeña organización de destacamentos de apoyo a los vuelos y embarcaciones para salvamento marítimo.

En 1934 las autoridades de la Aviación Civil de Francia, Italia y España se reunían en Madrid para acordar una mayor cooperación en materia de salvamento marítimo para atender posibles accidentes aéreos; la reunión sería continuada en Argel el año siguiente. En sus conclusiones se propuso asignar este

cometido a la aviación militar y los buques de la Armada de los tres países. España a principios de 1936 envía a Palma la escuadrilla de DORNIER-WAL que permanecía en Los Alcázares con objeto de atender el primer compromiso internacional de apoyo a la Aviación Civil.

Nació así un Servicio de Búsqueda y Salvamento antecesor del actual comprometido ya entonces en proporcionar organización y medios capaces de intervenir en accidentes aéreos.

Simultáneamente, como consecuencia de la I Guerra Mundial y de los conflictos coloniales, como los de Francia y España en Marruecos y Siria, preocupaba a los países implicados la evacuación de heridos y enfermos del campo de batalla, tema ya tratado por las Conferencias de la Cruz Roja desde principios de siglo. El Ejército francés en Marruecos y Siria entre 1920 y 1930 había conseguido evacuar a 5.000 heridos y enfermos por vía aérea; la aviación española entre 1921/25 también efectuó aprovisionamiento de material sanitario a posiciones sitiadas y transporte de personal médico e incluso alguna evacuación de heridos a hospitales de la Península.

Nace el concepto de Aviación Sanitaria y en Madrid, en el verano de 1933, tiene lugar el II Congreso Internacional de la Aviación Sanitaria, en donde la ponencia presentada por el ingeniero aeronáutico español D. Manuel Bada plantea, entre otras conclusiones, que el autogiro es el medio aéreo mejor cualificado para intervenir en el campo de batalla en búsqueda y evacuación de heridos.

La Cruz Roja Internacional atenta a estas inquietudes, plasmó en sus convenios de Ginebra y La Haya el tratamiento adecuado para los aviones sanitarios, mejorándolos posteriormente en los firmados en 1949; la bandera de la Cruz Roja y la del Estado correspondiente distinguirían en el futuro a la Aviación Sanitaria a la que equiparaba en sus textos legales con lo otorgado a hospitales, buques y ambulancias.

La Guerra Civil española marcaría nuevos hitos de la aviación militar. La actividad aérea desde Mallorca efectuada por los hidros reúne además de su función ofensiva sobre los puertos peninsulares, la de salvamento de tripulaciones de buque y aeronaves en la mar. Pocos años después en plena II GM, un acuerdo entre las naciones beligerantes permitió que 12 hidros DO-24 fueran entregados por el gobierno alemán, para intervenir desde Pollensa, en acciones de salvamento de tripulaciones de aviones y barcos tanto Aliados como de las potencias del Eje.

#### 1949-1955 EL ACUERDO TRIPARTITO

**E**N junio de 1945 se organiza el Grupo de Salvamento de Pollensa en donde además de los 12 hidros DO-24 figuraba también la lancha POLLENSA (lancha torpedera alemana que llegó a Pollensa en 1938) en cometido de apoyo de superficie. Este Grupo, como otros de denominación eminentemente aeronáutica, pasará a ser Regimiento en un extraño afán de restar singularidades a los aviadores.

La II GM, había finalizado, pero los continuos vuelos de aviones de transporte norteamericanos y británicos repatriando soldados, trajeron consigo una continua actividad de los hidros de Pollensa, con destacamentos en San Javier y Barcelona que contando con un destacamento norteamericano y británico en Mallorca, apoyó todas las operaciones del área mediterránea. La oportunidad de que el gobierno español lograra repuestos para los DO-24, que poco a poco iban dejando de volar, no supo aprovecharse pese a los meritisimos servicios prestados por los hidros de Pollensa en beneficio de los beligerantes.

El creciente grado de hostilidad internacional hacia España impedirá cualquier intento en materia de acuerdos internacionales; pese a ello en 1949 Francia e Italia firman con España el Acuerdo para Salvamento de Aviones en el Mediterráneo Occidental, logrando materializar los trabajos emprendidos en 1933. El articulado del Acuerdo recojía todas las recomendaciones de la reciente creada OACI de la cual España no formaba parte, pero permitirá que muy pocos años después al ser admitidos en la Aviación Civil Internacional no se produjeron cambios importantes en este Acuerdo.

Las actividades de los DO-24 como 51 Regimiento continuarán hasta 1955 cuando se crea el Servicio de Salvamento, y queda disuelto cuando apenas había dos o tres DO-24 en vuelo de los doce procedentes de Alemania. Entre tanto el Acuerdo de 1953 con los EE.UU. produce una inmediata atención al material de vuelo con que cuenta España y es precisamente el que necesita Salvamento al primero que se atiende; así, al terminar las primeras tripulaciones españolas el curso del SA-16 "Gruman Albatros", el 18 de mayo de 1954 amerizan en Pollensa los dos primeros SA-16.

#### 1955-1963 CREACION DEL SAR

**L**A Organización de la Aviación Civil Internacional acordó en 1947 introducir en la reglamentación, las recomendaciones del Anexo 12 relativo a Búsqueda y Salvamento en concordancia con el artículo 25 del Convenio de Chicago. Cuando España se adhiere a la Organización y suscribe los convenios de OACI crea de inmediato el Servicio de Búsqueda y Salvamento mediante el Decreto de Presidencia de Gobierno de 17 de junio de 1955 con medios, personal e infraestructura del Ejército del Aire.

Sólo la creación de los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) suponía una cierta innovación, por lo demás lo organizado a raíz del Acuerdo Tripartito de 1947 sirvió perfectamente para acometer las nuevas misiones que indicaba en su articulado el Decreto de creación.

En estos años la actividad del SAR es creciente configurando, conforme pasa el tiempo, un organismo cada vez más perfeccionado: el helicóptero se incorpora pronto, son los SIKORSKY H-19, cuyas actuaciones se hacen cada vez más imprescindibles. Hacia 1958 el SAR cuenta con las siguientes unidades que, nuevamente, se llaman Escuadrillas:

55 Escuadrilla	Son San Juan	(4 aviones) SA-16 Gruman
56 Escuadrilla	Gando	(2 aviones) SA-16 y (2 helicópteros) SIKORSKY
57 Escuadrilla	Getafe	(3 helicópteros) SIKORSKY H-19
58 Escuadrilla	Pollensa	(4 aviones) DO-24

La Jefatura del SAR quedó ubicada en Madrid y los Centros Coordinadores, RCC, y Secundarios, RSC, fueron citados en:

RCC	Madrid	Base Aérea de Getafe
RCC	Sevilla	Base Aérea de Tablada
RCC	Palma	Aeródromo San Bonet
RCC	Canarias	Aeródromo de Gando
RSC	Bata	Aeródromo de Bata (Guinea)

Continuando con la aplicación del Anexo 12 de OACI se organizan las unidades de Salvamento terrestres y marítimos; las primeras constituirán la Escuadrilla de Salvamento de Madrid en el puerto de Navacerrada. Posteriormente se desdoblarían en cinco Patrullas de Salvamento una por cada Región Aérea (Madrid, Granada, Valencia, León y Zaragoza) si bien cuatro años después las dificultades presupuestarias del Ejército del Aire obligarán a disolverlas. Las unidades de servicios marítimos, con marineros civiles contratados, se organizarán en la Base Aérea de Gando, con cinco falúas y en Pollensa con dos lanchas de maniobra y la ya famosa lancha "Pollensa", dada de baja en 1985 y perdida en extrañas circunstancias en la mar al ser remolcada para instalarla en el Museo del Aire.

#### 1963-1978

Las crecientes necesidades del Ejército del Aire y el exiguo presupuesto de aquellos años motivaron un cambio importante para el SAR con respecto a su dependencia orgánica. Una Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1963 determinó que el Servicio de Búsqueda y Salvamento pasa a depender de la Subsecretaría de Aviación Civil de forma que el personal de la Jefatura del SAR, y de los Centros Coordinadores de Salvamento dependerían de aquella, mientras que las Unidades de Fuerzas Aéreas en lo referente a operaciones, efectivos y servicios dependerían de la Jefatura del SAR y de los Jefes de Región o Zona Aérea en cuanto a régimen interior de las Bases Aéreas.

Suponía, sin lugar a dudas, un ligero alivio presupuestario para el Ejército del Aire ya que la adquisición de nuevo material, repuestos y otros importantes gastos serían con cargo a la Subsecretaría de Aviación Civil, entonces encuadrada en el Ministerio del Aire; pero como las misiones y cometidos del SAR eran atribuciones de la Subsecretaría y la decisión de actuar quedaba en manos del alto cargo que regía este Organismo, surgieron graves disfuncionalidades para el Servicio. La creación del SAR en España no solamente tenía que ajustarse a los requerimientos del Convenio de Chicago, sino que desde el primer momento era un compromiso con la sociedad española para auxiliar en casos de calamidad o catástrofe y allí en donde la seguridad de la vida humana estuviera en grave peligro.

En los primeros años de la década de los sesenta se dejó de oír hablar del SAR; su intervención se redujo a los accidentes aéreos; las solicitudes de Gobiernos Civiles que pedían la cooperación del SAR no se atendieron.



Ante la creciente actividad del SAR, el empleo del helicóptero se hace cada vez más imprescindible en la práctica totalidad de las actuaciones de rescate.



*El aumento de plantilla, junto con el material de vuelo recibido en los últimos años, han configurado al SAR español como uno de los más avanzados del mundo.*

No obstante, la evidente realidad empujó a Aviación Civil a crear en 1966 los Destacamentos de Reus y Santander. En 1973 se crea el de La Coruña; los dos primeros tendrían una vida efímera, mientras que el último continúa hoy en su misión de atender no solamente lo peculiar del Servicio, sino la de constituir el más importante centro de intervención en las catástrofes marítimas, desgraciadamente tan abundantes, que ocurren en el litoral Gallego y en todo Cantábrico.

#### 1978-1988 PERIODO ACTUAL

La creación del Ministerio de Defensa y la adscripción de Aviación Civil al Ministerio de Transporte supone la desvinculación de la Aviación Militar y Civil que hasta la fecha figuraban en el Ministerio del Aire. El Real Decreto 12/78 estableció que el SAR quedaba en el ámbito de Defensa, algo perfectamente natural y en similitud con la Organización de los países europeos de nuestro entorno en donde la Aviación Civil representa los intereses aeronáuticos nacionales ante los Organismos Internacionales ya que las actividades de la Aviación Militar y Civil cumplen las recomendaciones de la OACI. Pero el SAR, en la mayoría de los países es operado y mantenido por la Aviación Militar; en la reorganización llevada a cabo por el Ejército del Aire quedó encuadrado en la Agrupación del Cuartel General (ACG) como resultado de una filosofía eminentemente funcional. Así, el RCC de Madrid, el de Palma y RSC de Sevilla junto con los Escuadrones 801 y 803 dependen orgánica y funcionalmente a través de la Jefatura SAR de la ACG, mientras que el RCC de Canarias y 802 Escuadrón dependen técnicamente de la Jefatura del SAR, su adscripción orgánica y funcional se vincula al Mando Aéreo de Canarias.

Este nuevo tipo de dependencia ha logrado una notable agilidad de funcionamiento y de rápida intervención de las unidades de SAR en donde la carrera contra el tiempo es fundamental cuando se trata de salvar vidas humanas en peligro.

Esta etapa se ha caracterizado por un dinamismo continuo que ha afectado primordialmente al personal y al material. En cuanto al primero un paulatino aumento de plantilla, tanto en personal de vuelo como perteneciente a mantenimiento y apoyo, ha logrado una disponibilidad de tripulaciones con calificación de expertos muy superior a las de otras épocas. Al material de vuelo recibido en estos diez años ha sido el reto más importante que ha tenido el SAR; los FOCKERS 27 MARITIME desplegados en Canarias, los AVIOCAR 212-200 y los helicópteros SUPER-PUMA dotados todos ellos de novísima aviónica, radar de búsqueda y medios lanzables de salvamento, han configurado un SAR español de los más avanzados del mundo con una red de comunicaciones que cubre todo el mediterráneo occidental, superando en todos los terrenos las recomendaciones de OACI. ■