

El potenciado Grupo 82

AUTOR: JULIO MAÍZ SANZ



Son las 8 de la mañana del 31 de octubre y en pleno Atlántico, a más de 500 kilómetros de la isla de El Hierro (Canarias), la mayor parte de la tripulación del navío gasero español Adriano Knutsen está pendiente de la evolución de un helicóptero del Ejército del Aire que vuela estacionario sobre la cubierta.

Todos saben que el rescate supone que la pesadilla de su compañero, que sufrió un posible ictus, está a punto de

tener solución con su traslado a un hospital desde este alejado rincón del océano. Poco antes de la llegada del helicóptero, un bimotor D.4 de la misma unidad había sobrevolado el gigantesco gasero, comunicando al navío la presencia de uno de los nuevos Airbus Helicopters AS332 C1e Super Puma del Grupo 82 que, tras izar al enfermo a la aeronave, lo trasladó a un centro hospitalario de Santa Cruz de Tenerife.

Se trata de una de las actuaciones de esta unidad especializada en búsqueda y salvamento que recientemente ha incrementado sus capacidades en el amplísimo escenario que cubre más de 1,5 millones de km², tras ser reequipada con cuatro nuevos helicópteros AS332 C1e.

La unidad lleva realizando esta ardua misión desde 1955, que fue cuando el Ejército del Aire activó un eficaz servicio de búsqueda y salvamento o SAR (*search and*



Uno de los nuevos Airbus Helicopters AS332C1e del Grupo 82. (Imagen: Julio Maiz)

rescue) para el archipiélago canario. Estamos ante una actuación indispensable para esta comunidad insular y los compromisos internacionales de España en el campo de la aeronáutica, y es que ya por entonces Canarias comenzaba a recibir visitantes por vía aérea. Tras diferentes denominaciones desde su fundación, en las que han predominado la de su unidad de vuelo, el 802 Escuadrón de Fuerza Aéreas, actualmente ha sido sustituido por el Grupo 82 del Ala 46.

Durante estos casi 65 años, el personal que ha servido y sirve en la unidad, ha aplicado siempre el principio *vade et tu fac similiter* (ve y haz tú lo mismo) que distingue a sus miembros, siempre dispuestos a arriesgar sus vidas para salvar las de los demás. La gente mayor de Canarias todavía recuerda a los Grumman (en referencia a los aviones anfíbios HU-16 Grumman Albatross) que operó la unidad, que trasladaron durante décadas a un gran número de personas

enfermas o heridas desde las diferentes islas a los hospitales de las capitales de las provincias insulares españolas.

En 2016 el Ejército del Aire puso en marcha la renovación del material de ala rotatoria del 802 Escuadrón, que se materializó entre 2016 y 2019 con la incorporación de los cuatro referidos Airbus Helicopters AS332 C1e, o H215 o HD.21 según la designación del fabricante y militar española respectivamente.

HOMBRES Y MÁQUINAS

La última reorganización del SAR del Ejército del Aire en Canarias tiene lugar el 9 de julio de 2016, cuando se produce la adaptación orgánica del hasta entonces 802 Escuadrón y RCC (Rescue Coordination Centre) Canarias, que deja de ser una unidad independiente, creándose el actual Grupo 82 de Fuerzas Aéreas, que se integra en el Ala 46, mientras que el RCC Canarias pasa a depender directamente del MACAN (Mando Aéreo de Canarias).

El grupo se compone, básicamente, del referido escuadrón, que se integró en él, y de su personal de vuelo (pilotos, mecánicos, rescatadores, operadores de sistemas FITS (sistemas de misión), observadores, personal sanitario), sumando en torno a medio centenar de profesionales. Además del personal operativo, existe una pequeña estructura de mando, estando todo el conjunto bajo las órdenes de un teniente coronel.

Anteriormente a esta reestructuración, el 802 Escuadrón/RCC Canarias se componía de en torno a 150 personas, de los que un centenar eran personal de mantenimiento, que tras la reorganización se incorporó al Grupo de Material del Ala 46, aunque sin cambiar su vital tarea de mantener en servicio las aeronaves del Grupo 82.

Como material de ala fija cuenta con aviones CASA Nurtanio (actualmente Airbus Defence and Space - ADS CN-235 (denominación militar D.4) en su variante de VIGMA (vigilancia marítima), material que comparte operativamente con los destacamentos internacionales y las alas 48 y 49 y que pertenecen al Ala 37, unidad que centraliza



Los AS332 C1e están dotados de una grúa, de nueva generación, de velocidad variable modelo Goodrich 76368. (Imagen: Julio Maiz)

el mantenimiento en su sede de la base aérea de Villanubla (Valladolid). Como material de ala rotatoria, el 802 Escuadrón ha contado durante casi tres décadas con los veteranos Aérospatiale (actualmente Airbus Helicopters) AS332 B Super Puma, que también son designados militarmente como HD.21.

La principal función de esta reducida plantilla de personal y material es cumplir la misión de búsqueda y salvamento aéreo o SAR en favor del intenso tráfico aéreo que discurre por el gigantesco FIR (*flight information region*) Canarias, bajo las órdenes del RCC, aunque su actividad se extiende actualmente a una amplia variedad de misiones, como son las marítimas, producto de los acuerdos entre el Ejército del Aire y el Ministerio de Fomento.

Estas misiones institucionales no hacen más que seguir la larga tradición en favor de la población y los millones de visitantes de las islas Canarias. En palabras del jefe del grupo, «cuando un turista decide venir a Canarias, entre



El cerebro de los aviones D.4 VIGMA es el sistema FITS. (Imagen: Julio Maiz)

otros factores, es porque percibe un efecto de seguridad, aunque estos no sepan exactamente cuáles son los medios que se la garantizan. Así, desde el momento en que la aeronave comercial que lo traslada entra en el área del FIR Canarias, cuenta con la protección, ante cualquier incidencia, que le proporcionan en el campo de la seguridad los aviones de combate del 462 Escuadrón y en la capacidad SAR de nuestro grupo».

Para cumplir estas misiones el Grupo 82 mantiene permanentemente activadas, en la base aérea de Gando (Gran Canaria) las 24 horas al día y todos los días al año, dos de sus tripulaciones (una de avión y otra de helicóptero) y dichos medios aéreos permanentemente listos para internarse en el Atlántico. Los tiempos de reacción son de 60 minutos, aunque muchas veces el despegue se produce en un tiempo muy inferior, desde que se recibe la llamada de alerta del RCC Canarias hasta que se está en vuelo, y de dos horas en las operaciones nocturnas, debido a su mayor complejidad.

Desgraciadamente, el escuadrón perdía dos de los referidos helicópteros AS332 B en sendos accidentes acaecidos el 19 de marzo de 2014 (HD.21-10) y 22 de octubre de 2015 (HD.21-07). Además, la flota de AS332 B ya había sufrido otras dos bajas, esta vez en el Ala 48 en el marco de su larga misión en Afganistán, en concreto el HD.21-6 en septiembre de 2007 y el HD.21-12 en agosto de 2012.

A esta situación se superpusieron los retrasos en la entrega de los helicópteros de nueva



Vuelo en formación de un avión D.4 VIGMA y uno de los nuevos helicópteros AS332 C1e o HD.27 según designación militar. (Imagen: Sgto 1.º Antonio J. Jiménez Santana)



El trabajo del personal del Grupo de Material del Ala 46 es imprescindible para la operatividad del 82 Grupo. (Imagen: Julio Maiz)

generación NH Industries NH-90 (denominación militar HD.29).

Dichas circunstancias dejaron al escuadrón con una exigua disponibilidad de material de vuelo, que repercutió en la operatividad y que obviamente se debía solucionar.

En este sentido, el jefe del grupo comenta: «Aunque fue un momento muy difícil, la profesionalidad del personal logró superarlo. Si bien la llegada del nuevo material ha insuflado un gran optimismo, además de demostrar la apuesta del Ejército del Aire para mantener sus capacidades en Canarias».

NUEVO MATERIAL

Tras los referidos accidentes, el Ejército del Aire puso en marcha enseguida un estudio para reponer estas pérdidas de material que comprometían seguir asegurando la capacidad, lo que dio como resultado la elaboración del correspondiente DNO (documento de necesidad operacional). Una vez aprobado por parte del JEMAD (jefe de Estado Mayor de

la Defensa), se activó a finales de 2015 la oficina del Programa de Helicópteros SAR/CSAR en el seno de la DGAM (Dirección General de Armamento y Material).

Tras los preceptivos concursos públicos, se decidió la adquisición, en principio, de tres nuevos AS332 C1e o H215 a la multinacional Airbus Helicopters.

Estamos ante un programa muy importante, ya no solo para el Grupo 82, sino para la acción del Estado, ya que no debemos olvidar que, además de cubrir la necesidad operativa, España, como nación, tiene firmados compromisos internacionales con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que nos obligan a mantener la capacidad SAR de forma permanente y eficaz bajo responsabilidad del Ejército del Aire. Igualmente, la llegada de los nuevos Super Puma permitió transferir dos AS332 B al 801 Escuadrón (Ala 49), tras someterlos a un *overhaul* por parte de la MAESMA (Maestrana Aérea de Madrid) y en la planta de AHE (Airbus Helicopters España)

en Albacete, que tras la baja de los SA330 Puma no contaba con helicópteros.

Respecto a los nuevos Super Puma, el primero llegaba a finales de julio de 2016 en vuelo a la planta manchega de AHE. La aeronave había sido construida en 2015 por parte de la FAL (*final assembly line*) de Airbus Helicopters de Marignane (Francia), desde donde se trasladó a Albacete, una vez se formalizó la adquisición con fondos del Ministerio de Defensa español, a través de la Agencia de Adquisiciones de la OTAN, la NSPA (NATO Support and Procurement Agency).

Aunque exteriormente los nuevos AS332 C1e son casi iguales que los veteranos AS332 B, incorporan importantes



mejoras, sobre todo en sus sistemas de aviónica, que se presenta en un nuevo *cockpit* dotado de pantallas digitales compatibles con el uso de GVN (gafas de visión nocturna); destaca también el nuevo piloto automático de cuatro ejes que ofrece una amplia protección de la envolvente de vuelo, aportando precisión y estabilidad en las condiciones operacionales más difíciles. Además tiene una mayor autonomía vital para su rol, gracias al quinto depósito de combustible y la posibilidad de instalar supletorios en la cabina de pasaje/carga; igualmente también facilita mucho su capacidad para misiones SAR la nueva grúa de velocidad variable modelo Goodrich 76368.

Este primer AS332 C1, tras completar las pruebas de vuelo en Albacete, fue trasladado por una tripulación del Grupo 82 previamente transformada al modelo, tras realizar una escala en la base naval de Rota (Cádiz), hasta Gando, donde llegó el 16 de noviembre de 2016.

Posteriormente, el 23 de junio de 2017, el Consejo de Ministros de España aprobó la compra de otros dos AS332 C1e, por un valor estimado de 30 millones de euros.

Estos dos nuevos helicópteros, siguiendo el mismo proceso de la unidad entregada en 2016, llegaron sucesivamente a la planta de Albacete de AHE, contratista principal, donde se personalizaron según la solicitud de la DGAM y su destinatario final, el EA.

En la planta manchega se les instaló una luz vertical de rescate, un foco de búsqueda, y sistemas de comunicaciones militares, que incluyen un sistema integrado de comunicación segura y encriptada Iridium, que funciona mediante la tecnología de una constelación de satélites. No olvidemos que, aunque los nuevos AS332 C1e están contruidos según requerimientos civiles, por lo que son menos onerosos, sus comunicaciones se adaptan a todos los procedimientos castrenses del Ejército del Aire, que están plenamente homologados con los de la OTAN.

Las entregas de estos dos AS332 C1e se materializaron de forma rápida (a finales de 2017 y en febrero de 2018) respecto



El Grupo 82 está reequipado con cuatro nuevos Airbus Helicopters AS332 C1e, el de la imagen lleva instalada la grúa Goodrich 76368 y un foco de búsqueda. (Imagen: Sgto 1.º Antonio J. Jiménez Santana)

Vista desde la cabina de un D.4 VIGMA en fase final de aterrizaje en la pista derecha de Gando. (Imagen: Sgto 1.º Antonio J. Jiménez Santana)



a la fecha del encargo, debido a que ambas unidades estaban prácticamente terminadas en la citada FAL francesa y se hizo en el menor tiempo posible.

Paralelamente, la oficina de la DGAM que gestiona el programa empezó a trabajar en la adquisición de una cuarta unidad, recibiendo el 31 de agosto de 2018 la luz verde oficial por parte del Consejo de Ministros para la adquisición, con un techo de gasto de 18 millones de euros.

Además, el presupuesto posibilitó la adquisición de un paquete de documentación

técnica y un importante lote de repuestos o IPL (*initial provisioning lists*), del que parte se entregó en 2019 en la base aérea de Gando, y lo que resta se entregará en 2020, lo que facilita mucho los trabajos de mantenimiento/sostenimiento de la flota ya plenamente homogeneizada, en la instalación del grupo.

Finalmente, este último AS332 C1e llegaba el 28 de marzo de 2019 al «nido» del Grupo 82, portando la matrícula de cola HD.21-21, y como sus tres «hermanos», en el puro

el numeral de Escuadrón 802, seguido de la insignia aeronáutica de España, y el numeral individual, que en este caso es el 21.

Respecto a estos nuevos helicópteros, uno de los pilotos comentó: «Cara a las operaciones, la nueva aviónica y el piloto automático nos facilitan mucho el manejo. El tema del cuarto eje (del piloto automático) nos da una alta seguridad, y los mandos de vuelo son de gran sencillez y ligereza, lo que nos han hecho ganar mucho en ese campo».



UN ESCENARIO MARÍTIMO

Desde el momento de su entrega en 2017, el primero de los nuevos AS332 C1e empezó a operar en el vasto escenario de responsabilidad del RCC Canarias, un área de 1 500 000 km², más del 85% de ellos sobre el océano Atlántico, una zona por la que pasan decenas de miles de aeronaves a las que se las ha de asegurar la provisión del servicio SAR.

Se debería recordar que la misión SAR está asignada al Ejército del Aire (Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se crea el Servicio

de Búsqueda y Salvamento Aéreo), que además cuenta con una estructura de mando y control específica (formada por la jefatura del Servicio y los centros coordinadores de salvamento RCC). Los helicópteros del Grupo 82 actúan desde el comienzo de la emergencia, buscando, rescatando y atendiendo a las posibles víctimas.

De acuerdo con lo dispuesto en el decreto de creación del servicio, el SAR tiene también como misión cooperar con otros organismos civiles y militares tras haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública se

requiera su colaboración, y así se materializa con el auxilio que se presta a la navegación marítima, dado que se estima que transitan por esta zona en torno a unos 60 000 barcos mercantes cada año, de los que buena parte utilizan las magníficas instalaciones portuarias y aeronáuticas con las que cuentan las islas Canarias.

A este panorama mercantil y naval se ha de sumar la gran actividad pesquera en el banco canario-saharai, donde la presencia de barcos que faenan es muy intensa todo el año, y donde muy a menudo se han de evacuar tripulantes desde sus pesqueros al buque hospital Esperanza del Mar del Instituto Social de la Marina (Ministerio de Empleo y Seguridad Social), o desde este directamente a hospitales en tierra firme.

Así, la mayoría de las misiones de los nuevos AS332 C1e del grupo se han centrado en la actividad de rescate de tripulantes heridos o gravemente enfermos en el ámbito marítimo, como ya hemos visto al inicio del artículo. Así mismo, en diciembre de 2017 uno de estos modernos aparatos, junto a un Leonardo AW139 de SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima), rescataron a 19 inmigrantes ilegales que viajaban como polizones en una gabarra frente a Lanzarote.

En este punto hay que recordar que en la tripulación de los helicópteros, además de los dos pilotos, el mecánico/operador de grúa y dos rescatadores, se cuenta con cierta capacidad sanitaria, dado que también se integra en las misiones un DUE (diplomado en enfermería). Además, sus helicópteros pueden ser medicalizados, llevando a bordo personal facultativo y equipos de soporte vital, en caso de que fuera necesario.

En este sentido es importante reseñar que, aunque la responsabilidad de las actividades de salvamento de buques en la mar corresponde a SASEMAR, el Grupo 82 suele hacerse cargo de las misiones de mayor alcance, gracias a la autonomía adicional que le proporciona el uso de tanques *ferries*. Así, los helicópteros del Grupo 82 suelen ser requeridos por SASEMAR para realizar los rescates marítimos que se producen a partir de las 190 millas del archipiélago (alcance de los helicópteros de SASEMAR), y hasta el máximo radio de acción de sus helicópteros, que es de unas 350 millas, lo que entraña asumir las misiones más arriesgadas en la profundidad del Atlántico,

y normalmente en condiciones meteorológicas complicadas. «Distancia y gravedad», se resume acerca de la prestación del servicio, que además se presta durante las 24 horas de cada jornada, los 365 días del año.

Las actividades de salvamento aéreo y marítimo son unas más de las que facilita el Ejército del Aire al archipiélago canario, garantizando la seguridad de los millones de turistas que pasan por las islas, que generan en torno a un tercio del PIB, el empleo y la recaudación fiscal.

A esta actividad se suma que los constantes ejercicios aéreos, tanto a nivel nacional como extranjero, llevan a la base de Gando a muchas aeronaves, que necesitan estar debidamente

cubiertas con un buen servicio de SAR. De hecho, su concurso es básico en ejercicios como el actual Ocean Sky, anteriormente denominado DACT (Dissimilar Air Combat Training/Entrenamiento en Combate Aéreo Disimilar), que se lleva efectuando en el escenario canario desde el 2004, y que cada año reúne, además de casi a todas las unidades de combate del Ejército del Aire, a las tripulaciones y aparatos de las fuerzas aéreas más punteras de la OTAN.

El otro gran condicionante del Grupo 82, y del Ala 46 en su conjunto, es la lejanía a la Península y a las principales estructuras del Ejército del Aire, que distan una media de 1700 kilómetros, que son los que separan Gando de Madrid.



A pesar de la gran calidad del personal del Grupo de Material del Ala 46, y el cuidado mantenimiento del mismo personal del Grupo 82, que lava con agua dulce a su material tras cada misión, a veces es necesario trasladar a las aeronaves hasta la referida MAESMA, lo que implica volar 1300 kilómetros hasta la base de Rota, y desde allí otros 600 kilómetros hasta la madrileña base de Cuatro Vientos.

También el Grupo 82 realiza continuos ejercicios con las unidades de la Armada, en especial con los patrulleros asignados al arsenal de Las Palmas, que patrullan habitualmente para controlar la extensísima ZEE en torno a Canarias.

Estos ejercicios aeronavales se remontan a los años sesenta, aunque desde la incorporación de cuatro de los patrulleros oceánicos denominados BAM (buque de acción marítima) de la clase Meteoro se ha abierto mucho el campo de las colaboraciones. La clave es que los BAM cuentan con una magnífica plataforma para operaciones de aeronaves sita en la parte de popa de la cubierta de 24,7 metros de largo y 13,5 de ancho, lo que permite la toma y el reabastecimiento de combustible, con lo que aumenta más si cabe el radio de acción.

Sin dejar el escenario marítimo, una de las últimas misiones de los aparatos y tripulaciones del Grupo 82, junto a sus colegas del

Ala 48, ha sido la de posibilitar los entrenamientos de los paracaidistas de rescate o PJ (*pararescue jumpers*) del EZAPAC (Escuadrón de Zapadores Paracaidistas). La misión de estos profesionales del escuadrón de las fuerzas especiales del Ejército del Aire es saltar desde aeronaves para auxiliar a tripulaciones caídas en el mar, apoyándolas y coordinando su rescate, para lo cual el pasado mes de noviembre realizaron las citadas prácticas sobre la bahía de Gando. Estos entrenamientos redundan en la seguridad proporcionada a los medios aéreos que se desplazan a Estados Unidos con motivo de la participación del Ejército del Aire en las ediciones del ejercicio Red Flag. ■



Los AS332 C1e son los nuevos «Ángeles de la Guardia» de la rotatoria del Ejército del Aire en Canarias. (Imagen: Julio Maiz)