

# Cincuenta años de salvamento aéreo en Baleares

ALBERTO PARDEIRO RIVERA  
*Alférez de Aviación*

Con la llegada del 3 de agosto de 2004, desde Son San Juan, queremos recordar lo ocurrido en estos 50 años con "los samaritanos del aire" que iniciaron su andadura desde que se constituyera la 50 Escuadrilla de Salvamento, y pensar en lo que nos depara el futuro para los próximos cincuenta.

## POLLENSA, LOS INICIOS

El 25 de noviembre de 1936 el comandante Franco visita las bahías de Alcudia y de Pollensa para fijar el emplazamiento de la Base de Hidros, es así como nace la Base Aérea de Pollensa, cuna del SAR. Un año más tarde llega la lancha "Pollensa", de apoyo y salvamento.



Poco antes de terminar la Segunda Guerra Mundial, el comandante Pombo fue a Marignane a recoger un hidro Dornier 24, con matrícula civil. Este fue el primer hidro español de Salvamento. Llegó a haber doce formando una Unidad de Reconocimiento que entre sus misiones incluía la de Salvamento. En junio de

1945 se organiza el Grupo de Salvamento, y se pintan unas franjas amarillas en los hidros que desde entonces llevarán los aviones y helicópteros del SAR

Es en 1950 cuando OACI confecciona el Anexo 12 por el que se establecen las Reglamentaciones Internacionales de Búsqueda y Salvamento Aéreo, las cuales entraron en vigor en 1951. El 18 de mayo de 1954, procedentes de Palm Beach llegan a Po-



La actual lancha "Pollensa II", amparada de los temporales del norte por el cabo de Formentor.



## EL 801 ESCUADRÓN DE FUERZAS AÉREAS Y RCC DE BALEARES

Recibe este nombre desde el 3 de noviembre de 1967, año de la llegada del material Bell 205 HD-10 que permanecería hasta 1983. A día de hoy la Unidad totaliza unas 80.000 horas de vuelo. Comparte con la 50 Escuadrilla de Salvamento no sólo un escudo muy parecido (de hecho, reconvertido), si no que el personal que participa en las alarmas diarias del servicio prepara el material con la misma esperanza que su predecesor, por si llegara el momento en el que alguien necesitara su auxilio y así poder "hacer lo mismo" ("fac similitur"; Lucas, 10).

El binomio Grumman/Bell 205 ha sido remplazado por aviones CASA 212-200 S1(D3-B) que se utilizan para las búsquedas (hasta la fecha se han volado 30.000 horas con ellos) y los salvamentos son efectuados por helicópteros EUROCOPTER SA-330 (HD-19) desde 1994, año en el que se intercambiaron con el ala 48 por los SA-332 (HD-21) que realizaron sus servicios por un periodo de 11 años.

llensa los aviones anfibios Grumman SA-16 "Albatross" (AD-1). Con los Grumman se constituyó la 50 Escuadrilla de Salvamento, a las órdenes del comandante Serra Alordá. Al crearse el 17 de julio de 1955 el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) dependiente del Estado Mayor del Aire quedó la Escuadrilla 50 bajo la dirección del Centro Coordinador de Salvamento de Baleares. Fue renombrada como 55 Escuadrilla en marzo de 1957. Los AD-1 totalizarían casi 25.000 horas (24.796) en casi 25 años (24 años y siete meses), sin ningún accidente mortal.

### LA MISIÓN

Aunque el decreto de la Presidencia del Gobierno de 1955 establece como rol principal del SAR la localización y auxilio de las aeronaves siniestradas, hoy en día la mayor parte de las misiones realizadas son en beneficio de Salvamento Marítimo o Protección Civil. El 801 ha efectuado casi mil evacuaciones y otras tantas búsquedas; también más de mil vigilancias marítimas en beneficio de la Armada.



*Blancos o grises, todos han acabado con la franja amarilla.*

Dos  
"Picopatos"  
acompañando a un  
Puma.



El área de responsabilidad del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de Baleares es la delimitada por los límites geográficos de la SRR (Área de Búsqueda y Salvamento) de Barcelona. Dentro de su ámbito de actuación se produce la concurrencia de medios de búsqueda y salvamento no SAR pertenecientes a diversos organismos de Protección Civil y de medios SAR del SASEMAR. Estos medios, junto con las unidades con rol secundario SAR (Ala 22, 43 Grupo de Fuerzas Aéreas y Ala 78) pueden ser solicitados por el RCC cuando los permanentemente asignados al RCC de Baleares sean insuficientes. Asimismo, también podrá activarse cualquier otro medio del Ejército del Aire. Cumpliendo con el ATP-10, también dispone de medios de comunicación inmediatos con el COSPAS/ SARSAT y RCC's vecinos, y como no, con ATC. Recurriendo al símil mitológico, "el tío Pelias" encomienda la conquista del vellocino de oro a JASÓN (nuestro indicativo radio antes de pasar a RESCUE) y a todo cuanto "argonauta" pueda reunir.

El RCC de Baleares también es el centro coordinador responsable del helicóptero SAR destacado en la base Aérea de San Javier, base de mayor riesgo junto con la de Zaragoza.

El éxito de una misión SAR depende en gran medida del adecuado empleo de estos medios en los primeros momentos, y, por supuesto, de la buena y rápida estimación del MPP (posición más probable corregida por el tiempo-deriva-viento) ya que las probabilidades de supervivencia bajarán drásticamente

con el transcurso de un tiempo valorado en minutos (si bien la misión se mantendrá abierta mientras exista la mínima probabilidad de supervivencia).

Cuando por fin el helicóptero ejecuta el rescate, estabilización y evacuación hospitalaria (si procede) de los accidentados, el avión hace de relé con el RCC y proporciona cobertura SAR al primero. El RCC, por su parte, lleva a cabo todas las coordina-



Un  
participante  
del curso  
SURMAR es  
izado en el  
simulador de  
grúa del  
Aeródromo  
Militar de  
Pollensa, base  
de la 50  
escuadrilla de  
Salvamento.

Una formación JASÓN (tres HD-19) autorizados a despegar en la pista 24R de Son San Juan.



ciones necesarias, además de un registro exhaustivo de todos los acontecimientos en el momento que tiene noticia de ellos.

Un HD-19 participa en un ejercicio en la plataforma de base aérea de Son San Juan, sede de la 55 Escuadrilla desde enero de 1959 y del actual 801.

La inexistencia de visión nocturna y sensores infrarrojos, además de piloto automático de 4 vías y capacidad de estacionario automático para el helicóptero, limita seriamente la capacidad SAR nocturna. No obstante es posible realizar una operación de rescate con una combinación de avión lanzando bengalas y helicóptero realizando la grúa, pero esta es una misión de muy alto riesgo que sólo debe afrontarse cuando el nivel de instrucción de las tri-

pulaciones es alto. En la actualidad sólo podrían realizarse operaciones en barcos grandes convenientemente iluminados y alguna operación terrestre en noches claras.

## LOS PRÓXIMOS CINCUENTA

El 801 seguirá participando en el rescate y evacuación de montañeros, en el traslado de enfermos y heridos, en los traslados de órganos (TOT,s), en las colaboraciones con Cruz Roja, SAMUR, SASEMAR, F. M. Montaña y Protección Civil, en las escoltas a helicópteros de la Policía Nacional, en las evacuaciones para Aviación Civil, en las exhibiciones y bautismos del aire, en el transporte de cargas externas, en los cursos de Técnicas de Búsqueda y Salvamento, en la filmación de reportajes (TV, etc.), apoyos a programas de estudios medioambientales, en la seguridad SAR para las Bases principales, en ejercicios aéreos y reconocimientos de zonas de prueba en vuelo, en polígonos de tiro, en el despliegue nacional e internacional de unidades de Fuerzas Aéreas, en el transporte de personal y logística, en el apoyo a la EZAPAC, en la colaboración en competiciones y con otros ejércitos, en las vigilancias marítimas... y principalmente cuando cualquier aeronave militar se pierda en tierra o mar.

El 801 se dispone a cumplir "50 años de vida", miles y miles de alarmas, centenares y centenares de servicios de Salvamento. En estos cincuenta años y en todos los que nos quedan nos gustaría que a pesar del anonimato de muchas de ellas alguien nos recordara porque fuimos e hicimos lo mismo que los buenos samaritanos de la 50 Escuadrilla de Salvamento. VADE ET TU FAC SIMILITER, 801. •

