

Del SAR al  
Personnel Recovery (PR)  
y a las Operaciones Aéreas  
Especiales (SAO)

# ¿Quo Vadis helicópteros?

CARLOS MAESTRO FERNÁNDEZ  
Coronel de Aviación  
Fotografías del autor



**RR.OO para las FAS. De las operaciones de evacuación y rescate**  
Artículo 105. *Rescate de personal en territorio hostil.*

En operaciones de rescate para recuperar al personal que se encuentre aislado en territorio hostil, el militar tendrá muy presente que con su actuación contribuye a elevar la moral de la unidad y a proporcionar confianza en el mando y seguridad al combatiente.

**H**ace ya 13 años escribí lo que podría ser una primera parte de este artículo. Tenía el mismo título “¿Quo Vadis Helicópteros?” y pretendía dar un vistazo general al mundo de las aeronaves de alas rotatorias.

Ahora, cuando vamos a celebrar el 75 aniversario de la creación del Ejército del Aire, parece oportuno analizar la evolución de los helicópteros y extraer algunas conclusiones y enseñanzas.

Desde que en el año 1955 se creara el SAR en España, hasta las últimas misiones realizadas en el ya concluido destacamento de HELISAF en Afganistán, han sucedido muchos acontecimientos que bien pueden servir para introducirnos de nuevo en este apasionante mundo de las aeronaves de toma y despegue vertical y de algunas de sus misiones.

Aprovecho la perspectiva de los años





**«¿Los helicópteros deberían tener el mismo tratamiento doctrinal que el resto de las aeronaves o el hecho de que los planos giren nos hace ubicarlas en otra parcela de la doctrina y de las operaciones?»**

transcurridos desde el artículo anterior porque me permite comparar, analizar si las predicciones citadas en su día

fueron acertadas y, a tenor de los acontecimientos surgidos desde entonces, intentar participar en el difícil arte de la estrategia para los próximos años y enfocada principalmente en Personnel Recovery y Operaciones Especiales.

Dejo en el aire, por el momento, la primera interrogación que me surge siempre que abordo el tema de las aeronaves de toma y despegue vertical: ¿son vehículos aéreos que deberían tener el mismo tratamiento doctrinal que el resto de las aeronaves o el hecho de que los planos giren, nos hace ubicarlas en

otra parcela de la doctrina y de las operaciones?

Es, después de muchos años involucrado directamente en las operaciones con aeronaves de ala fija y rotatoria, la primera duda que le surge a uno, y creo firmemente que su debate podría aportar grandes logros en la gestión de las operaciones, con un notable incremento en las capacidades y reducción de costes. Pero deje-



mos que el avance del artículo despeje algo esta cuestión.

Desde septiembre de 2000, en que se publicó esa primera parte, han pasado más de 13 años. Teniendo en cuenta el ritmo al que se suceden los acontecimientos, usar como referencia lo entonces publicado, creo que nos puede resultar de gran ayuda.

Centrando un poco “el tiro”, resumamos aquellas reflexiones: “Había caído el muro de Berlín y surgían un sin fin de interrogantes sobre los nuevos conceptos estratégicos. Aunque hubo multitud de predicciones y no pocos reproches a la falta de previsión a nivel mundial, era cierto que el escenario cambiaba. Crimen organizado, tráfico de armas y personas, guerras o conflictos que se han ido denominando de diferentes maneras –de baja intensidad, asimétricas, etc– ofrecían una imagen de cómo serían las intervenciones “militares” a partir de esos momentos. En definitiva y para no desviarnos, los estados empezaban a vérselas con organizaciones no estatales muy ramificadas, que contaban con estructuras e ideologías variadas y donde el Objetivo no era del todo claro. Además, la justificación para una intervención de cualquier índole no sería fácil, con el añadido de unos costes políticos que podrían ser altos. Quienquiera que sea el lector, opinará que este último párrafo es de suficiente entidad como para profundizar en él, pero desviaría el propósito de estas líneas, que no es otro sino analizar el papel que juegan los helicópteros en los nuevos escenarios”.

Estas nuevas, quizá no tan nuevas, amenazas transnacionales, hicieron replantearse las estrategias. Como tales, con un poco más de tiempo se dirá quiénes acertaron en sus predicciones y quiénes no, pero lo que sí parece evidente es que se sufría un cambio significativo.

Se decía en aquel artículo: *las misiones de ayuda humanitaria son las que de forma más extensiva encuentran el beneplácito de la sociedad y ayudan a aumentar el prestigio y aceptación de las Fuerzas Armadas*. Así ha sido durante los últimos años, y surgía también un nuevo interrogante sobre el que meditar: ¿dónde poner el límite de cuándo y dónde deben intervenir las Fuerzas Armadas o las Policiales? (difícil tarea, me temo).

*Despegando  
para una misión  
en Herat.*





**«Acontecimientos, guerras y conflictos como 11S, 11M, Irak, Afganistán, secuestros en Mauritania, piratería en Somalia, Libia, Mali..., ponen de manifiesto la carencia y necesidad de helicópteros»**

Volviendo al tema que nos ocupa: “aeronaves de toma y despegue vertical” ¿qué papel ocupan en todos estos cambios?

Se añadía por otro lado: *tener unos medios capaces y operativos, no sólo permite cumplir las misiones necesarias en territorio nacional, sino que otorga a los gobiernos una herramienta muy útil para la gestión de determinados conflictos y situaciones de crisis.*

Intentaba justificar la necesidad de unas plataformas aéreas sorprendentemente desconocidas por muchos lectores. Ahora, 13 años después, la situa-

ción ha cambiado significativamente. Surgieron acontecimientos, guerras y conflictos: 11 S, 11M, Irak, Afganistán, secuestros en Mauritania, piratería en Somalia, Libia, Mali y un largo etcétera, que han puesto de mani-

fiesto la carencia y necesidad de helicópteros, pero con una situación económica que da lugar a mucha más cautela en cuanto a distribución de recursos, y a ser mucho más “fino”, en la designación de prioridades. Aquello de decidir entre lo más probable y lo más peligroso y/o entre la cantidad o calidad, se torna aún más vital.

Como conclusión a estas primeras reflexiones comparativas cabe señalar una vez más: *Sea cual sea el conflicto o la crisis, parece difícil imaginar que no haya que evacuar, rescatar, trans-*



*Misión de PR en Afganistán en la unidad del EA HELISAF.*



*portar o infiltrar/exfiltrar personal.* Son muchos los ejemplos que acuden a la mente, y desde luego Afganistán es ahora el más socorrido por las más de 3.500 salidas que HELISAF ha realizado y que nos otorgan una experiencia nada desdeñable; pero tanto aquel primer despliegue de la 56 Escuadrilla de Salvamento en el Aiún en el año 1958, como los ejemplos anteriormente citados de Somalia, Irak, Líbano, secuestros en Mauritania o la situación de Mali, son muestra clara de una capacidad que se torna imprescindible.

#### UNAS PINCELADAS DOCTRINALES

Corren unos tiempos muy especiales donde las limitaciones económicas exigen no errar el tiro en el planeamiento, porque la capacidad de maniobra es muy limitada y en ocasiones nula. Quizás por ello, hay que volver a las cuestiones principales ya planteadas trece años atrás respecto de los helicópteros y/o convertiplanos:

1. ¿Debería ser el combate aire-aire con helicópteros una competencia del Ejército del Aire o de lo contrario...?
2. ¿Está claro que el control del espacio aéreo con “helos” es una función exclusiva del EA?
3. ¿El transporte aéreo es competencia del EA o de lo contrario...?
4. ¿Por dónde van las Operaciones Aéreas Especiales y el Personnel Recovery?

Las tres primeras preguntas eran cuestiones doctrinales, referidas claro está a helicópteros. Respecto a la primera, ya desarrollada en su día, nos encontramos que, no solo el combate aire-aire, sino la escolta o el propio apoyo aéreo con helicópteros son desempeñados generalmente, en España, por helicópteros de ataque con los que no cuenta el EA y sí el ET, y que son imprescindibles en casi todos los escenarios.

Respecto al transporte aéreo, sucede lo mismo que con la primera pregunta, y es el ET el que cuenta con helicópteros con los que no cuenta el EA; lo que se antoja poco lógico, incluso en lo económico. Un ejemplo se puede ver en escenarios como el afga-

no, donde T-10, T-21 o Chinook comparten esta tarea.

En cuanto al control del espacio aéreo, es el EA el que ejerce y ha ejercido esta función; también lo es que hay una línea no definida en lo que se refiere a la participación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (helicópteros y UAV en el cercano futuro) en zonas muy localizadas y a muy baja cota, aunque bien es cierto que en todos los eventos relevantes ha sido el EA el que ha ejercido el mando y control, y ha dado protección a todos los niveles y distancias, al ser los helicópteros del EA los responsables del espacio cercano donde físicamente se desarrolla el evento.

Del estudio de las misiones relacionadas con el Personnel Recovery (PR) o las Operaciones Aéreas Especiales (SAO) que se han realizado en todo el mundo en los últimos años, se deduce de una forma genérica, como así han manifestado los expertos en diversos foros, la necesidad vital de los helicópteros. También, que se requiere calidad muy por encima de cantidad, y que la verdadera esencia de esas misio-

nes es la mentalidad de las personas que componen toda la estructura que permite sus operaciones. Referido a las operaciones aéreas especiales, *gráficamente se puede decir que un combatiente con un machete puede actuar en operaciones convencionales o en operaciones especiales dependiendo de la mentalidad y del entrenamiento.* Si hablamos de unidades de helicópteros, la esencia es la misma: si las tripulaciones están entrenadas y mentalizadas, y la propia estructura favorece la misión, el

listón para las operaciones se puede poner francamente alto utilizando los mismos medios materiales.

#### ALGO SOBRE EL MUNDO DE LAS SIGLAS

Es muy importante no perderse con la proliferación de tantas, ni confundir la capacidad de actuación y la necesidad de la misión, con las infinitas siglas y cambios doctrinales. Entiendo que no debe nunca perderse de vista que el objetivo final es realizar con éxito una misión y esto es lo “realmente importante”. En muchas de las operaciones SAR (Search and Rescue), CSAR (Combat Search and Rescue), MEDEVAC (Medical Evacuation), CR (Combat Recovery) y en ocasiones SAO (Special Air Operations), HME (Helicopter Medical Evacuation), NAR (Non-conventional Assisted Recovery), etc, se rescata personal, y por fin empiezan a aglutinarse en un cajón de sastre que se conoce como PR (Personnel Recovery). En ocasiones nos perdemos en conceptos doctrinales y amparándonos en ellos delimitamos quién y cómo se debe hacer una misión.

La Doctrina está para ayudar a que las misiones se cumplan y no para entorpecerlas. Lo realmente importante es que “es y será necesario” evacuar, rescatar, transportar o infiltrar/exfiltrar personas de un lugar a otro en situaciones muy

**«Si las tripulaciones están entrenadas y mentalizadas, y la propia estructura favorece la misión, el listón para las operaciones se puede poner francamente alto utilizando los mismos medios materiales»**



AH-64  
de la Fuerza  
Aérea holandesa.

*EC-725 Caracal  
realizando repostaje  
en caliente.*



*EC-725 de la  
Fuerza Aérea francesa.*



*UH-60 Black Hawk  
en misión MEDEVAC  
en Afganistán.*

complejas, y donde un grupo de personas, altamente especializadas, con aeronaves de toma y despegue vertical, serán la última herramienta de una cadena que empieza a denominarse PR y/o SAO.

Quizás sea necesario enfatizar lo de “personas altamente especializadas”, cuando se trata de actuaciones de tanta transcendencia en cuanto a vidas humanas y de dimensiones no del todo cuantificables, en escenarios políticos, mediáticos o de otra índole; hay que insistir, en este tipo de operaciones la fiabilidad de las unidades que ejerzan esta función debe ser del 100%.

Si decimos transporte aéreo, escolta aérea, ataque aéreo o combate aéreo parece que es instintivo ubicar

al servicio que los presta. Si entramos en el mundo de las siglas: SAR/CSAR/CR/NAR/HME/-SAO/MEDEVAC y no incluimos la palabra “aérea”..., intervienen multitud de actores.

Pues bien, hecha esta introducción general de la necesidad analicemos la situación:

Es obvio que en un escenario cualquiera de los posibles, la maquinaria de resolver la crisis es muy compleja. No solo en lo puramente militar, sino que lo es también en su concepción política, diplomática o económica. Pero no nos vamos a centrar en ellas por ser muy extenso su desarrollo y no ser el motivo del artículo. El objetivo es el

último e imprescindible eslabón de la cadena, cuando se lleva a cabo con aeronaves de toma y despegue vertical (helicópteros).

## NECESIDAD DE LA MISIÓN

**RR.OO para las FAS. De las operaciones de evacuación y rescate**  
Artículo 104. *Evacuación de españoles en el extranjero.*

Actuará con la mayor diligencia, en colaboración con otros organismos nacionales o internacionales, en misiones de evacuación de españoles en el extranjero cuando circunstancias de inestabilidad en el país pongan en grave riesgo su vida o sus intereses.





En su caso, actuará de igual forma en relación con ciudadanos de otros países.

Decía Willian George Ward: *el pesimista se queja del viento, el optimista espera que cambie y el realista ajusta las velas*. Creo con firmeza que los estados necesitan una herramienta que les permita rescatar o evacuar personal y no solo como la más elemental herramienta de gestión de crisis, sino como la también más elemental de las tareas humanitarias y forma de elevar la moral de las tropas y de la propia nación. Quizás, en los momentos actuales, parece que está más que justificado *ajustar las velas*.

#### ¿DE QUÉ MISIONES ESTAMOS HABLANDO?

Como una imagen vale más que mil palabras, citamos a modo de imagen unos cuantos ejemplos para situarnos en diferentes situaciones probables:



Vista trasera  
de un CH-47 Chinook.

**«Cuando se trata de actuaciones de tanta trascendencia en cuanto a vidas humanas y de dimensiones no del todo cuantificables, en escenarios políticos, mediáticos, etc., la fiabilidad de las unidades debe ser del 100%»**

1. Una tripulación de un cazabombardero cae derribada en zona enemiga.

2. Un helicóptero de transporte es derribado en una zona de alta amenaza y difícil acceso.

3. Piratas secuestran un barco con 12 personas a bordo.

4. Estalla una guerra civil en un país y es necesario evacuar personal.

5. Se produce un enfrentamiento con la insurgencia en un teatro tipo Afganistán y hay 3 bajas catalogadas de muy graves (Categoría A) que hay que evacuar de forma inmediata.

6. En una misión de ayuda humanitaria, tropas que prestan apoyo a un convoy de ONU se ven sorprendidas por la insurgencia y necesitan refuerzos, munición y alimentos.

7. Miembros de una organización terrorista secuestran a personas de una ONG.

	CHINOOK	Mi-26//CH-53	EH- 101// H-92	NH-90//COUGAR//B HAWK	HEL. ATAQUE
■ Argelia			Air Force	Air Force	
■ Alemania		Air Force		Army	Army
■ España	Army			Air Force	Army
■ Francia	Air Force			Air Force	Army
■ Canadá	Air Force		Air Force	Air Force	
■ Bélgica			Air Force	Air Force	Air Force
■ Holanda	Air Force			Air Force	Air Force
■ Israel		Air Force		Air Force	Air Force
■ Italia	Army		Air Force	Air Force	Army
■ Marruecos	Air Force			Air Force	Air Force
■ Portugal			Air Force	Air Force	
■ Dinamarca			Air Force	Air Force	
■ Egipto	Air Force			Air Force	Air Force
■ Rusia		Air Force	Air Force	Air Force	Air Force
■ Sudáfrica				Air Force	Air Force
■ UK	Air Force		Air Force	Air Force	Army



*EH 101 de la RAF.*

*Vista de la cabeza del rotor principal del NH-90.*



*Prototipo de NH-90 ensamblado en la factoría de Albacete.*



*Vista de un EH 101 de la Fuerza Aérea de Reino Unido.*

Estos son algunos ejemplos de misiones “tipo”, no poco frecuentes por otro lado, en las que sería imprescindible el uso de aeronaves de toma y despegue vertical. El que sean escenarios reales o imaginarios es intrascendente, porque la realidad supera la ficción y cada una de las posibles actuaciones imaginables está en función directa del conocimiento geoestratégico, la naturaleza de los acontecimientos y de las capacidades de actuación. En cualquier caso, son situaciones creíbles y actuales.

#### MÁS OPINIONES SOBRE “DOCTRINA”

La “doctrina”, y también ligado al mundo de las siglas, es otro de los factores sobre los que meditar cuando hablamos de operaciones en general y operaciones con helicópteros en parti-



cular. El motivo de esta reflexión es que hay ocasiones en que parece que el hecho de definir con precisión un tipo u otro de operación para lograr la máxima eficacia en el cumplimiento de la misma y encuadrarla en un organigrama, en lugar de ser una ventaja o ayuda se puede convertir en un lastre que merma nuestras capacidades y lo hace exageradamente costoso. Vivimos en un mundo donde el hecho de no conocer de forma meridiana quién es el responsable de acometer una misión puede dar lugar a que muchos tengan “algo”, pero nadie tenga “todo lo necesario”. Existe un considerable número de ejemplos, tanto en el ámbito civil como en el militar, respecto de la definición de los límites entre los cometidos correspondientes a los distintos entes o entidades, cuya indeterminación puede dar lugar a una gran diversificación de medios, tanto materiales como humanos, con su consiguiente decremento de eficacia e incremento de coste.



Rampa trasera del NH-90.

En aras de dar a cada uno lo suyo (y no es una situación exclusiva de España, sino generalizada) se definen misiones en infinidad de versiones: evacuaciones, rescates, salvamentos, etc. Ciñéndonos a las que podrían ser específicamente militares existe un extenso abanico de siglas que van desde el combat recovery, en ocasiones SAR, CASEVAC, CSAR, SAO, etc.

Por limitaciones geográficas o por la definición de la misión, la responsabilidad de la misma puede recaer en determinados entes civiles o militares. Dentro de estos últimos y dependiendo de diferentes factores, esa responsabilidad podría corresponder a la Armada, al Ejército de Tierra o al de Aire o a todos ellos.

Si ocurre un accidente “aéreo” la responsabilidad sería doctrinalmente del SAR; pero como también se trata un “accidente” le podría corresponder a otra entidad. En este caso sí se aprecia un cambio muy significativo respecto de lo que sucedía hasta finales del siglo XX, donde los medios del EA eran prácticamente los únicos existentes.

Concretamente en el ámbito militar, los límites de las misiones de apoyo al combate también quedan en mu-



*HD. 21 del Ala 48  
en Afganistán.*



*HD. 21 del Ejército del Aire  
accidentado mientras realizaba  
una toma nocturna con brown out  
para evacuar heridos afganos.*



*HD. 21 Super Puma  
realizando una aproximación  
con polvo -brown out-.*

chos casos sujetos al punto de vista del observador y, por ejemplo, una evacuación en combate “Combat Recovery” se puede llamar MEDEVAC o podría ser una “Operación Especial” o “un apoyo a las fuerzas de superficie”. Al final, si hacemos una relación con las siglas que intervienen

**«Hay ocasiones en que parece que el hecho de definir con precisión un tipo u otro de operación en lugar de ser una ventaja se puede convertir en un lastre que merma nuestras capacidades y lo hace exageradamente costoso»**

en todas estas operaciones el resultado podría resultar un tanto curioso.

Todo esto, por supuesto es referido a helicópteros, aunque podríamos hablar de otras situaciones. En definitiva, si sumamos lo que el estado invierte en helicópteros en cada uno de estos servicios y las capacidades que



ofrecen por separado, se podría comprobar que el binomio coste eficacia es realmente bajo. ¿Podemos en los tiempos que se avecinan mantener esta situación? A este respecto la CORA (Comisión para la reforma de las Administraciones Públicas) ha elaborado un informe en el que en alguna medida se estudia corregir el solape de competencias con el fin de ganar en eficiencia con el máximo ahorro. Se van dando algunos pasos. Pero también en el ámbito militar hay solapes y ambigüedades cuya mejora habría que considerar.

**«Si sumamos lo que el estado invierte en helicópteros en cada uno de los servicios y las capacidades que ofrecen por separado, se comprobaría que el binomio coste eficacia es realmente bajo»**

¿quizá SAO?, el cuarto NEO, el quinto depende del lugar de evacuación pero normalmente CR, aunque en Afganistán en ocasiones se están llamando MEDEVAC; el sexto podría ser apoyo logístico y el séptimo SAO o quizás PR.

¿Se pueden realizar todas con el mismo tipo de tripulación y plataforma? ¿Qué se necesita realmente?

Si volvemos a los anteriores ejemplos y los analizamos uno a uno desde el punto de vista de la catalogación de misión, podremos ver que el primero podría ser una típica misión CSAR, el segundo CSAR/CR, el tercero

La respuesta más inmediata sería: Un conjunto de personas con armamento y Aeronaves de toma y despegue vertical (VTOL) con algunas de las siguientes características:

- Autonomía suficiente para llegar al *pick up point* y regreso a zona segura o de FARP.

- Armada y disponer de medios de autoprotección.

- Capacidad de operar en condiciones marginales de meteorología y luminosidad.

- Capacidad y *performances* para evacuar a una cantidad suficiente de personal y con tripulaciones compleja en número y especialidades (pilotos, mecánico/operador de grúa, tirador/es, PJ y equipo médico) y por supuesto bien entrenada.

- Tiene que ir acompañada de otra que haga las labores de escolta y apoyo y que duplique las posibilidades de éxito, esto es, que pueda desempeñar el rol de la principal.

- En no pocas será necesario que además las acompañen algunas de escolta (normalmente uno/dos helicópteros de ataque). Circunstancialmente se necesitará reabastecimiento en vuelo o FARP/barco/buque nodriza de despliegue avanzado.

Abriendo un poco más el abanico, en casi todas están involucradas otras acciones militares. Hay otras aeronaves que prestan apoyo aéreo en cuanto a CAS, superioridad aérea, mando y control, etc. Y si seguimos en la lógica de las operaciones, nos encontramos con que no solo hay que disponer de los medios sino que estos tienen que estar muy entrenados, sincronizados y mandados por una autoridad común que garantice el exacto cumplimiento de las órdenes para no arriesgar la vida de todos; y que éstas sean precisas y adecuadas para el deseado fin de la operación.

Desde la modesta opinión de este autor, cuando intervienen estas aeronaves cuyas alas en lugar de estar fijas dan vueltas, los actores pasan a ser de los tres ejércitos, y en ocasiones de uno o varios países. Qué difícil resulta explotar aeronaves y personas para tan difícil y arriesgada misión con tantas cadenas de mando, con tantas limitaciones diferentes, con tantos países reteniendo su OPCOM particular, con tantas cadenas de mantenimiento y



*Helicóptero EC-725 Caracal en misión PR con AH-64 de escolta.*



*Despegando para una misión de aeroevacuación médica.*



*A 129 Mangusta partiendo  
para una misión en Afganistán.*

abasteciendo y con “(TTP) –tácticas, técnicas y procedimientos diferentes– “Qué difícil y qué caro”.

Y así entra en juego esa especie de maraña compleja que envuelve el mundo de los helicópteros; y cuando las comunicaciones, identificaciones, entrenamiento y capacidades complican, y mucho, una misión que, per se, ya lo es. En la aviación militar, cuando hablamos de aviones de combate o de transporte siempre lo hacemos pensando que son operados por las Fuerzas Aéreas, independientemente del país del que hablemos. Cuando se trata de helicópteros ..., es curiosa la combinación de elementos posibles.

Un observador ajeno a la materia podría no comprender muy bien de qué estamos hablando, pero cualquier experto en operaciones aéreas lo entiende sin dificultades. Cuando uno se enfrenta a cualquiera de las misiones que hemos citado, el concepto de operación aérea tiene unas connotaciones especiales que intentamos explicar a continuación:

Plantear un despegue de varias aeronaves para alcanzar un objetivo, entra dentro de lo que normalmente conocemos como operaciones específicas o aquellas que además son conjuntas o conjunto/combinadas. Hacerlo con aeronaves de diferentes *performances* y

capacidades supone una complicación más, pero que se resuelve con doctrinas claras, entrenamiento y ejercicios. La complejidad se eleva considerablemente cuando se trata de despegar de una base de operaciones y alcanzar un objetivo en el que hay que aterrizar. Algunas de las aeronaves tienen que hacerlo con fuego cruzado o, cuando menos, con amenaza en la zona, sin torres de control, sin pistas de aterrizaje y ninguna ayuda en la aproximación, cantidades ingentes de polvo, etc, y donde parte de los tripulantes tienen que descender a tierra con cometidos diferentes por un tiempo indeterminado, pero que tiene que ser lo más corto posible, donde otras aeronaves velan por la seguridad de la primera y pueden ser susceptibles de que el personal que ha desembarcado les pida apoyo fuego para protección, en un área tan próxima a ellos (no más de un centenar de metros), que cualquier fallo en la interpretación de las comunicaciones pone en peligro la vida de las personas y de los helicópteros en tierra y por ende el éxito de la operación. Como decía, en este tipo de operaciones son muchos los actores que tienen que estar sincronizados para que se pueda cumplir “con garantías” la misión.

Y hasta aquí algunos puntos de vista y ejemplos de situaciones en las que se ven inmersos los helicópteros.



## ¿PROPUESTAS?

Quizás se deba disminuir el número de actores, entendiendo por actores a los Ejércitos; simplificaría enormemente las misiones. Estamos bien entrenados en actuar bajo Mando y Control a niveles específicos, conjuntos o conjunto-combinados, pero otra cosa es ejecutar una misión de la misma manera. Los últimos elementos de esta larga cadena de ejecución de misiones, el último eslabón, es mucho más eficaz y minimiza considerablemente el riesgo cuando se realiza con aeoraves y personas a nivel específico, máxime cuando se trata de misiones de PR/SAO donde no hay segundas oportunidades y donde el fracaso de la misión no solo afectaría a la vida de las personas que tienen que ser recuperadas, sino que muy posiblemente tendría repercusiones de gran calado a todos los niveles (desde el político al militar), además de influir claramente en la moral de las tropas y de todo un pueblo.

Claro que “con mucho entrenamiento todo se soluciona”. Esto es válido a todos los niveles (específico, conjunto o combinado), pero por el momento hay que ser realistas: el entrenamiento requiere muchos desplazamientos, mucho tiempo, mucha disponibilidad de aeronaves y personal, y una inversión económica a considerar; ...”la realidad parece que nos dice otra cosa”.

## ¿CUÁL ES LA ESTRUCTURA EN OTROS PAÍSES?

Ateniéndonos al tipo de helicópteros (de combate, transporte y para misiones PR/SAO), se expone una tabla comparativa, con una selección de países y los siguientes criterios:

- Vecindad con España (europeos y africanos).
- Socios en organizaciones (OTAN y Unión Europea).
- De interés geoestratégico y de interés militar (Rusia, Sudáfrica e Israel).

Recientemente se ha desarrollado en Cazaux (Francia) el CJPRSC 2013 (Combined Joint Personnel Recovery Standarditation Course), donde se han simulado actuaciones muy parecidas a los ejemplos expuestos. La participación ha sido muy alta, con personal y medios de un gran número de países; se pudo constatar que en lo referente al Planeamiento, Mando y Control, así

como en cuanto a participación de medios aéreos en este tipo de misiones de Personnel Recovery, el liderazgo y la aportación casi absoluta fue de las Fuerzas Aéreas.

## REFLEXIONES FINALES

Las evoluciones naturales apuntan hacia unificar y centralizar más que a diversificar y descentralizar. El motivo no es solo el binomio coste eficacia, sino que el tipo de misión y la estandarización doctrinal tienen su peso en la decisión. Echando un vistazo al panorama internacional, se comprueba que, hasta la fecha, los países han decidido en general traspasar los helicópteros de las Fuerzas Terrestres a las Fuerzas Aéreas y no al contrario.

Los helicópteros han sido muy demandados en todas las operaciones que se han producido en los últimos 25 años y en muchas ocasiones su déficit ha sido acusado, de eso ya no cabe ninguna duda. La realidad con que nos encontramos, es que no existe mucha disponibilidad, y no tanto por el escaso número sino por la gestión y descentralización de los mismos. Además, para determinados roles, principalmente PR/SAO, la complejidad de las tripulaciones y el nivel de entrenamiento reduce de forma considerable las posibilidades de actuación.

Como se ha mencionado al comienzo del artículo, vamos a celebrar el 75 aniversario de la creación del EA y casi 60 años desde que los medios del SAR se dedicaran a recuperar personal en las más complicadas situaciones. Miles de personas deben su vida a la continua

*Misión de alto riesgo de Personnel Recovery en Afganistán llevada a cabo por HELISAF.*



*CH-47 Chinook de las FAMET.*





preparación y actuación del Servicio de Búsqueda y Salvamento del Ejército del Aire y esa es por tanto, la gran tarjeta de visita con la que cuenta el EA español: Dispone de los “tripulantes” en todo su abanico (pilotos, operadores, tiradores, PJ y personal sanitario –paramédico–), plenamente integrados en las aeronaves y en la misión. Los helicópteros son limitados en su número y con algunos años de antigüedad, pero disponen de los equipos necesarios,

**«Las evoluciones naturales apuntan hacia unificar más que a diversificar. No es solo el binomio coste-eficacia, sino que el tipo de misión y la estandarización doctrinal tienen su peso en la decisión»**

gracias a las mejoras que se han ido incorporando, y la autonomía es adecuada para una gran diversidad de misiones.

Artículo 98. *Seguridad y bienestar de los ciudadanos.*

El militar pondrá todo su empeño en preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos durante la actuación de las Fuerzas Armadas en supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas.

Artículo 99. *Rapidez de reacción.*

Se esforzará desde los primeros momentos en que su rápida intervención suponga una respuesta eficaz que infunda confianza y tranquilidad a la población civil.

Artículo 100. *Repercusión en la imagen de las Fuerzas Armadas.*

Actuará con la máxima competencia y espíritu de sacrificio, afrontando las situaciones críticas con serenidad, consciente de que su intervención, por la proximidad a la población civil, tendrá una enorme trascendencia en la imagen que la sociedad tenga de las Fuerzas Armadas ■