

# SAR de combate (CSAR)

SANTOS SENRA PÉREZ  
Teniente Coronel de Aviación

*"Un F-18 español, con indicativo Hornet 21, volando al suroeste de Reveille Peak ha sido alcanzado por un SAM-8. El punto confirma la eyección del piloto, apertura normal del paracaídas y posteriores llamadas intermitentes con tal indicativo. Se sospecha que el superviviente se está moviendo en dirección norte, siguiendo las instrucciones del EPA, y saliéndose de la envoltura de las defensas enemigas".*

## INTRODUCCION

ESCENARIOS similares al arriba descrito, abarcando las posibles variantes que bien pudieran encontrarse en una situación real de cualquier conflicto, eran expuestos en el "mass briefing", diariamente, a lo largo del Ejercicio Red Flag 94. De acuerdo con el supuesto, en los paquetes atacantes que cada día, especialmente con misiones CAS y AI, intentaban frenar el avance de las fuerzas invasoras del bando ROJO, se producían bajas y, cuando había serios indicios de que los tripulantes estaban vivos, se hacía todo lo posible por recuperarlos. Tal y como hubiera sucedido en la vida real.

No cabe duda que la mejor enseñanza extraída en este ejercicio desde el punto de vista CSAR fue, por encima de todo, la de la alta consideración dada a este tipo de misiones. El desarrollo de una capacidad de Rescate de Combate proporcional al



Zapadores y rangers preparan sus equipos a pie de avión antes de ser infiltrados en algún punto del desierto mediante lanzamiento paracaidista.

tamaño de sus Fuerzas Aéreas es también objetivo prioritario en los demás países de la Alianza. Ello, por otra parte, no debe ser nada novedoso teniendo en cuenta la creciente preocupación que suponen las bajas para los gobiernos, las cuales en algunos casos deciden, o cuando menos condicionan seriamente, la decisión de intervenir en determinados conflictos. ¡Incluso a las grandes potencias!

La atracción es un inoportuno convidado en el planeamiento de cualquier operación aérea. Los medios y la forma de empleo de los sistemas de defensa avanzan a un ritmo similar al de la tecnología y las tácticas

de los aviones atacantes. Pérdidas habrá siempre por ambos bandos; la obligación de todo comandante es tratar de minimizarlas.

A la legítima pretensión de una intervención sin bajas y al peso que tiene hoy en día la opinión pública, se unen razones como el siempre inestimable valor del piloto, su posible utilización por parte del enemigo como fuente de inteligencia y propaganda y otras, no menos poderosas, de moral de unas unidades que salen a combatir a sabiendas de que existe una organización y unos medios dedicados a velar por su recuperación en caso de verse abatido en territorio enemigo. Todo ello supone un cúmulo



*Las "bondades" del desierto de Nevada, vistas desde un 707.*

lo de razones más que suficientes para que los países occidentales asignen una prioridad cada día más alta a las operaciones CSAR, en algunos casos con clara imposición de los gobiernos.

#### **NUESTRA PARTICIPACION EN RED FLAG**

Introduciéndonos en lo que ha sido el ejercicio, desde la misma reunión inicial de planeamiento, se orientó la participación en operaciones CSAR hacia todas las facetas posibles, esto es, como pilotos (Ala 48), aunque observadores, a bordo de los "Black Hawk" del 66 Rescue Squadron (RS) con base en Nellis; como pararesca-

tadores (EZAPAC), en sus diferentes facetas aunque fundamentalmente integrados, asimismo, en las tripulaciones del 66 RS; y también, ¿por qué no?, como supervivientes, ya que las enseñanzas que se podían extraer en este campo de un ejercicio de estas características en el impresionante escenario del desierto de Nevada no eran, en absoluto, para ser desaprovechadas.

#### **PERFIL DE LAS MISIONES**

En el caso particular de Red Flag, una vez recibida la información CSAR en términos similares al escenario descrito, evaluada la situación y emitida la correspondiente ATO, el

desarrollo de cada misión era aproximadamente el siguiente:

- a. Briefing y coordinación de todos los participantes.
- b. Infiltración a baja cota de los HH-60 hasta el contacto con los HC-130. Reabastecimiento.
- c. Infiltración a baja cota de los HH-60 hasta un punto de espera en superficie, fuera de la envolvente de las defensas enemigas. AWACS colabora en toda la operación.
- d. Localización y autenticación del superviviente, normalmente por parte de los A-10.
- e. Infiltración a baja cota de los HH-60, bajo la protección de los A-10 y de los F-15 en CAP, hasta el punto de recogida.

f. Aterrizaje, autenticación por los pararrescatadores y recuperación del superviviente.

g. Exfiltración. Reabastecimiento fuera de las líneas enemigas. Regreso a la base.

h. Debriefing. Juicio crítico.

Es de destacar, respecto al perfil de las misiones realizadas en el ejercicio, que la articulación de una SARTF no es el único procedimiento para una operación CSAR. La utilización de este procedimiento se justifica por el hecho de que todas las misiones fueran diurnas y no estuviese garantizada la superioridad aérea. Sin embargo, con excepción del rescate inmediato realizado normalmente con medios de alerta en vuelo, la experiencia aconseja como mejor opción la penetración aislada y sin escolta amparados en la noche o en el mal tiempo.

## MULTIPLES ENSEÑANZAS

Obtener de este ejercicio un máximo de enseñanzas era, precisamente, el primer objetivo de los que tuvimos la fortuna y la responsabilidad de participar en Red Flag 94. Al éxito de nuestra misión colaboró, sin duda, la buena acogida y predisposición encontrada, tanto por parte de los responsables de la organización CSAR como de las unidades anfitrionas.

Así, los dos pilotos del Ala 48 designados como observadores se integraron estupendamente en el 66 RS - unidad con experiencia en rescates reales en territorio iraquí dentro de la operación "Desert Storm" y que en la actualidad mantiene un destacamento en Kuwait- y volaron todas y cada una de las misiones del ejercicio en tanto no fallaron los HH-60.

En términos generales, el ejercicio vino a demostrar que, una inteligencia completa y actualizada, que permita evaluar las posibilidades y los riesgos de lanzar una misión de rescate en función de las amenazas existentes, tanto a lo largo de la ruta como en la zona del objetivo, es el punto de partida en todo el proceso. El estudio de la disposición y características de tales amenazas, la capacidad de nuestros medios y los apoyos que podamos recibir de las fuerzas propias decidirán, fundamentalmente, el

"GO/NO GO" a la misión de que se trate. Finalmente, el éxito en la ejecución se garantiza con un minucioso planeamiento, con una estrecha coordinación entre los medios implicados (AWACS, ESCORT, CAP, PJ's, supervivientes, etc) y con el entrenamiento individual de cada uno de los implicados.

Aunque nuestros pilotos del Ala 48 participaron únicamente como observadores y se haya echado de menos la operación nocturna con estas unidades, la experiencia debe considerarse altamente positiva, sentándose las bases para iniciar con más conocimiento la instrucción en este tipo de misiones, a la vez que elaborar nuestra propia doctrina.

La participación de nuestros pararrescatadores fue más activa. Se entrenaron con una infiltración a baja cota en C-130, seguida de un lanzamiento en automático integrados en un equipo mixto con PJ's del 71st RS. Tendrían una laboriosa búsqueda nocturna del superviviente para ser exfiltrados al día siguiente por dos HH-60 del 66 RS. Otra de sus interesantes acciones se inició con una infiltración HALO, nuevamente desde C-130, mientras el resto de las misiones se desarrollaron a bordo de los HH-60, integrados en las tripulaciones del 66 RS.

La conclusión más significativa extraída de la participación de nuestros PJ's en el Red Flag es su deficiente instrucción paramédica, en todo lo demás rayaron a gran altura. Pero, con mayor razón en un campo en que nos estamos iniciando, debemos mirar hacia el futuro, y actualmente disponemos ya de información suficiente para proponer que nuestros responsables de Sanidad vayan diseñando el correspondiente Curso de Instrucción Paramédica a impartir a nuestros rescatadores. Además de completar su formación, el beneficio que ello supone para la operatividad de la EZA-PAC y para el Ejército del Aire es indudable.

Viene a colación, y es justo recordar, el inestimable apoyo prestado por la DISAN y en particular por el personal del Hospital del Aire y CI-MA que colaboraron de manera entusiasta con sus conferencias y clases

prácticas a la preparación del Red Flag. La instrucción recibida en aspectos como primeros auxilios, recuperación cardio-pulmonar, socorrismo, etc, llevaron la confianza a nuestros rescatadores e incluso a nuestros pilotos. Sirvan estas líneas de sincero reconocimiento a vuestra profesionalidad y a vuestro trabajo, previo y durante el ejercicio Red Flag.

Por último, no podemos pasar por alto la participación como supervivientes. ¡Nuestros sudores merecen también unas líneas! En el "mass briefing" de una mañana la información CSAR hablaba de un F-18 español abatido el día anterior en algún punto del desierto. A esa hora, el supuesto superviviente se encontraba ya a suficientes kilómetros del punto de derribo y próximo al punto de contacto elegido en el Plan de Evasión (EPA).

Fue una experiencia interesante y provechosa para ambos participantes. Aprendimos que la marcha, necesariamente apresurada por haber caído muy cerca de las posiciones enemigas, y el abrasante calor del desierto hacen que administrar el agua de las raciones de emergencia resulte con el tiempo un verdadero sacrificio. La navegación con la carta 1:250.000 en un terreno con escasas referencias topográficas tampoco es tarea fácil, más bien requiere una cierta práctica a la hora de trazar líneas de situación fiables. Por otra parte, la ocultación en el desierto para un evadido es una cuestión de paciencia y astucia, de sacar ventaja de las zonas de terreno abrupto, la escasa vegetación y las pocas sombras. Llegamos a aprovechar la sombra que ofrecía el paso de una nube para movernos. ¡Cualquier cosa menos ser descubiertos! Y es que, en el Red Flag también en la evasión había enemigos que evitar, y el acoso al que estábamos sometidos durante el ejercicio le daba un mayor realismo e in-





*Miembros de la EZAPAC ante material de la completísima colección de armamento capturado por las Fuerzas Armadas norteamericanas a lo largo de las últimas confrontaciones bélicas en las que han tomado parte.*

vitaba a hacer las cosas bien.

Las dos misiones fueron, en suma, satisfactorias, pero, todo hay que decirlo, el Red Flag sacó a relucir una vez más que nuestras tripulaciones son reacias al entrenamiento y a la participación en este tipo de prácticas

y ejercicios, lo que debe ser corregido en adelante.

No debiéramos olvidar que, nuestra continua y costosa preparación no tiene en sí más que un objetivo: el combate. Siendo así, para ofrecer el mejor servicio a España como profe-

sionales del Ejército del Aire, para estar de verdad "Combat Ready", no basta con ser un habilidoso piloto. Es preciso también, si la suerte nos lleva a eyectarnos o de cualquier otra forma vernos aislados en territorio enemigo, seguir manteniendo el mismo espíritu de combatiente, y estar en condiciones de colaborar eficazmente con las fuerzas de rescate para una pronta recuperación. También en esto las RR.OO. son claras: el artículo 141, "se esforzará en no ser capturado", y el 142, "hará todo lo posible para evadirse" nos recuerdan estos aspectos de nuestra responsabilidad en combate a la que estamos obligados a responder.

## CONCLUSION

El ejercicio Red Flag significó un espaldarazo a todos los que trabajan por conseguir la adecuada capacidad CSAR para el Ejército del Aire. En un futuro próximo esperamos ver una parte al menos de nuestra flota de helicópteros modificada para afrontar con garantías este tipo de operaciones. Pero eso no será suficiente. Pretender una organización CSAR que apoye con garantías a nuestras unidades de combate allá donde desplieguen, lleva consigo la necesidad de un esfuerzo coordinado en todas las áreas que abarca tal disciplina.

Si tenemos en el horizonte los medios, es preciso definir la organización, la doctrina, las responsabilidades y los cometidos particulares de cada uno de los implicados. Es preciso iniciar cuanto antes, por parte de las unidades que tienen asignado este role, la instrucción dirigida a este tipo de misiones; integrar a los pararescatadores en las unidades con las que deban operar, y entrenar al personal de nuestros RCC's en este particular. Y, por último, promover un entrenamiento CSAR realista en los ejercicios, sin olvidar el entrenamiento en este área de los únicos protagonistas de las misiones CSAR: nuestras tripulaciones. Así lo están haciendo nuestros vecinos occidentales y, por nuestra parte, no sería inteligente esperar a que la experiencia de un conflicto nos mentalizara de la necesidad de tal capacidad y entrenamiento ■