

DESDE el primer rescate en helicóptero de un soldado australiano en Burma, durante la 2ª Guerra Mundial, hasta la Guerra del Golfo, pasando por las guerras de Vietnam y Corea, no ha habido prácticamente ningún conflicto en los últimos 50 años en el que no se hayan realizado misiones CSAR. La operación Deny Flight, con sus especiales características de misión de mantenimiento de paz, no ha sido una excepción.

Dentro del ámbito de las fuerzas aéreas, y así se ha demostrado en el conflicto de la antigua Yugoslavia, las misiones de rescate en combate vienen enmarcadas dentro de las operaciones aéreas ofensivas sobre territorio enemigo. Los dos conflictos en los que se gestó el SAR de Combate, tal y como hoy lo entendemos, fueron Corea y, sobre todo, Vietnam. En ambos hubo numerosos derribos, causados principalmente por la defensa antiaérea, lo que creó la necesidad de desarrollar una capacidad de recuperación de tripulaciones, utilizando el helicóptero como vehículo de recuperación.

Los fundamentos en que se apoyan estas misiones no han variado desde su inicio, localización del piloto derribado en territorio hostil y recuperación en ambiente no permisivo. Por otra parte, lo que sí ha variado es la complejidad del escenario en que se llevan a cabo, de acuerdo con el desarrollo tecnológico actual. Este cambio se ha hecho más patente en lo referente al desarrollo de sistemas antiaéreos y la explotación del espectro electromagnético, principalmente en las capacidades de operación nocturna y comunicaciones.

Durante el periodo comprendido de Marzo a Agosto de este año he estado asignado al CRCC (Combined Rescue Coordination Center-Centro Combinado Coordinador de Salvamento) integrado dentro del CAOC (Combined Air Operations Center-Centro Combinado de Operaciones Aéreas) de la operación Deny Flight. Mi trabajo en esta célula ha sido como SARDO (Search and Rescue Duty Officer-Oficial de Servicio de Salvamento), estando de



Enseñanzas SAR de combate en la antigua Yugoslavia

Capitán O'Grady

GONZALO GUINEA RODRIGUEZ
Capitán de Aviación



servicio durante la misión de búsqueda y rescate del Capitán O'Grady y otros acontecimientos significativos como los bombardeos de Pale en Mayo de este año.

Varios hechos me han llamado la atención en el rescate del Capitán O'Grady, tanto durante el desarrollo de la misión, como en sus consecuencias posteriores.

En primer lugar, la importancia del entrenamiento y conocimiento por parte de las tripulaciones de las técnicas SERE (Survival Evasion Resistance and Escape-Supervivencia Evasión Resistencia y Escape). Por supuesto, sin piloto que rescatar por haber sido capturado o porque no ha podido sobrevivir no hay misión de rescate. Este ha sido el elemento más sorprendente de toda la operación, al permanecer 5 días dentro de territorio enemigo, mientras era buscado por fuerzas terrestres. A la vista de esta experiencia y al analizar el desarrollo de esta fase, el entrenamiento en estas técnicas SERE debería hacer especial hincapié en evitar la captura, instrucción en técnicas de supervivencia y el conocimiento y aplicación de los procedimientos de contacto con aviones aliados y fuerzas terrestres en este tipo de operaciones.

Pero aunque muy importante, no es suficiente el entrenamiento que permite al piloto derribado estar en condiciones de ser rescatado. También son esenciales unos procedimientos CSAR a nivel de teatro de operaciones, unos medios aéreos adecuados y un entrenamiento inicial y periódico en este tipo de misiones.

Dentro de Deny Flight, los procedimientos afectan no solo a las aeronaves con rol principal "CSAR", sino, y así lo he comprobado, a todos los aviones presentes. Siempre en todos los planeamientos de misión aparecen parámetros CSAR, en consonancia con una concienciación general en esta materia de todas las tripulaciones volando sobre Bosnia.

En este sentido, durante la fase de búsqueda del Capitán O'Grady, asumieron esta misión aviones no específicamente CSAR. Estas misiones de búsqueda se planearon in-

tegradas en el conjunto de operaciones aéreas, en las que se utilizaron paquetes de aviones mas o menos numerosos, en los que había aviones SEAD, cisternas, ELINT, RECCE, AWACS...

También dentro de la fase de recuperación un gran porcentaje de los aviones de apoyo no eran específicamente de SAR de combate, y relizaron diferentes misiones como repostaje en vuelo, RESCORT (escorta SAR), CAP, CAS, SEAD, AEW... Respecto a la fuerza de recuperación en sí, los helicópteros, sí tenían una dedicación e instrucción muy específica en este tipo de misiones.

Sin embargo, la coordinación entre los diferentes medios aéreos y la instrucción necesaria de las tripulaciones, se ha conseguido con un adecuado entrenamiento. Éste se efectúa previamente a través de diferentes ejercicios como RED FLAG y DESERT RESCUE y luego dentro de la propia operación en ejercicios periódicos que intentan integrar al máximo número de participantes y en el que se evalúan los procedimientos específicos de la zona.

Dentro del escenario real de la operación la presencia de amenazas de varios tipos junto con la vulnerabilidad propia del helicóptero, hacen que se permita utilizar los medios en varios niveles de amenaza, alta, media o baja de acuerdo con su equipación de autoprotección. Dentro de este contexto se prefiere ejecutar las misiones de recuperación en condiciones nocturnas y con malas condiciones meteorológicas.

Otro aspecto que me ha llamado mucho la atención ha sido la gran repercusión que ha tenido el éxito del rescate, en particular el prestigio internacional que han obtenido las fuerzas armadas estadounidenses. Este aspecto propagandístico, además de ser muy influyente en la opi-



Fotos: Newsweek



nión publica, ha aumentado la moral de las unidades aéreas que no han ahorrado en celebraciones y que han tratado tanto al piloto rescatado como a sus rescatadores como héroes.

Dentro de nuestro país, al estar destinado en el primer escuadrón del Ejército del Aire con rol secundario CSAR, el 803 Escuadrón de FF.AA., y al haber podido comprobar la importancia no solo militar que supone el realizar con éxito rescates en combate, estos acontecimientos me han inducido a algunas conclusiones personales:

Parece conveniente implicar al conjunto de tripulaciones del Ejército del Aire en el entrenamiento y ejecución de misiones CSAR, como un elemento más de las operaciones aéreas en períodos de guerra o crisis. Este entrenamiento incluiría tanto las técnicas SERE de los tripulantes, como que papel juegan sus sistemas de armas y de que forma operan en la realización y apoyo de

misiones de búsqueda y rescate.

Por otra parte resultaría adecuado en este contexto, el desarrollo para nuestro país de una unidad de helicópteros con capacidad SAR de combate. Este desarrollo no iría reñido, en consonancia con los países de nuestro entorno, con la puesta al día de nuestra cobertura SAR en tiempo de paz. El primer paso sería obtener la posibilidad de efectuar rescates nocturnos, que se conseguiría a través de una equipación adecuada de nuestros medios. También hay que puntualizar que para realizar CSAR no es suficiente esta capacidad nocturna, ya que al ser misiones puramente militares en ambiente hostil, necesitan una instrucción específica de las tripulaciones y unos equipos muy diferentes a los utilizados en tiempo de paz, y mas en concreto los de autoprotección que nos aseguren un cierto nivel de supervivencia.

También dentro del marco de esta

operación y al carecer no solo nuestro país de medios de rescate adecuados, se está considerando la creación de una unidad CSAR de la OTAN. Se establecería como "embrión" de las futuras unidades nacionales, y cubriría inicialmente y a más corto plazo esta carencia de la OTAN, debido al tiempo que implica su adquisición y al costo que supone su establecimiento a nivel individual. La participación española en dicha Unidad sería un paso importante para la adquisición a nivel individual de capacidad CSAR.

Para finalizar, como posible enseñanza y debido a nuestra mayor implicación actual en operaciones multinacionales, parece lógico pensar que es una necesidad el estar suficientemente preparados dentro de nuestro ejercito para poder hacer frente a futuros derribos y que estos puedan resolverse felizmente como ha ocurrido en el caso de la recuperación del Capitán O'Grady ■

PREPARACION

DE ECONOMISTAS Y ABOGADOS PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE INTENDENCIA DE LOS EJERCITOS

- Licenciados en Derecho y en Ciencias Económicas y Empresariales
- Hombres y Mujeres
- Preparación en grupos reducidos
- Clases por la tarde a partir de las 16:30 h.

Tfno.- (91) 509 26 85 (tardes)