

Combat SAR. ¿Una necesidad?

IGNACIO M^o PEDROSA REY
Teniente Coronel de Aviación

S hay algo por todos conocido en el ámbito de la Seguridad, es que el equilibrio de poderes que el mundo conoció como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial ha cambiado drásticamente. Durante años de vigencia de la «Guerra Fría», parecía como si la división del mundo en dos grandes bloques siempre hubiese estado allí, y lo que es más importante, parecía que así permanecería durante mucho tiempo. Pero a finales de la década de los 80, el mundo sufrió una gran conmoción en los cimientos del orden establecido, provocando el hundimiento de la URSS y su esfera de influencia como bloque, lo que ha introducido una serie de modificaciones en el entorno de la Seguridad que por primera vez han permitido el plantearse las misiones CSAR con un alto porcentaje de viabilidad a naciones que no sean necesariamente «potencias» militares.

En el mundo hasta hoy conocido, el posible escenario de una confrontación militar, si bien no se reducía

al espacio europeo, sí que es cierto que se esperaba que fuese allí donde se decidiese la victoria de uno u otro bloque. De llegarse a esta situación, sí que era seguro -o eso se suponía- que el enfrentamiento sería masivo, con lo que el campo de batalla sería cualquier cosa menos un escenario de baja amenaza, por lo que, teniendo en cuenta las características propias de los medios empleados tradicionalmente en misiones CSAR, tales misiones se limitarían a los llamados «rescates de oportunidad» o misiones muy complejas con intervención de muchos medios, lo que sólo podrían permitirse contadas naciones, y con pocas posibilidades de éxito en general.

Pero como decíamos al principio, nuestro escenario de Seguridad ha experimentado un gran vuelco, y así lo reconoce la OTAN en su «Concepto Estratégico»: *La posibilidad de sufrir un ataque simultáneo a gran escala en todos los frentes europeos ha desaparecido por lo que ya no constituye el objetivo de la estrategia aliada.*



Foto: J. Terol

ciones de nuestro entorno, y el definido en los compromisos internacionales, con especial atención a la dimensión europea de Seguridad y de Defensa en la Alianza Atlántica.

- El configurado por la actuación de las Naciones Unidas de las que España forma parte como miembro solidario.

Así pues, y tal y como establece el Gobierno en esta Directiva, la decisión política de participar como aliados en operaciones multinacionales está tomada a falta de sopesar cada una de estas intervenciones, lo que obliga a plantearse situaciones distintas a aquellas puramente defensivas o circunscritas al territorio nacional.

Tal y como se ha demostrado en el caso de la antigua Yugoslavia, la posibilidad de tener que recuperar tripulaciones en territorio hostil no es tan remota, ya que las situaciones que pueden dar lugar a tal intervención no siempre son debidas al combate, tal y como pudo suceder en el caso del Aviocar español alcanzado el año pasado sobre territorio de la antigua Yugoslavia.

De todo lo anteriormente expuesto se deduce que España tiene en este momento la posibilidad real (ya se han presentado casos como es de todos conocido) de tener que participar con medios aéreos en operaciones en las que puede verse en la situación de tener que recuperar a alguna de esas tripulaciones.

Existen varios motivos para apoyar la creación de una estructura CSAR (sólos o de acuerdo con nuestros aliados) que permita realmente llevar a cabo dichas misiones, pero entre éstos se podrían destacar:

MORAL DEL COMBATIENTE

ES evidente que, por lo general, unas tripulaciones que sepan que existe este tipo de estructura viendo por su seguridad física, tendrán una tranquilidad -relativa, por supuesto- con la que no contarán aquellos que tengan que sobrevolar territorio hostil sin otro respaldo que su suerte, lo que indudablemente mermará su moral de combate y llevará a una situación en las fuerzas propias que no puede ser aceptable para ningún Jefe sea cual sea la entidad de la fuerza bajo su mando.

Por otro lado, y siempre dentro del campo de la moral del combatiente, el hecho de recuperar a un piloto propio detrás de las líneas enemigas supone una merma en la moral de nuestros enemigos que ven cómo un enemigo indefenso y aislado se les escapa de las manos.

La importancia de este estado de moral en las fuerzas propias se estableció claramente en las fuerzas de la USAF que operaron sobre Vietnam, entre las que si no se produjo un hundimiento de la moral de combate fue por la actuación de las Unidades de rescate. Estas intervenciones se saldaron con un índice

Pero si bien «la amenaza» se ha reducido, «los riesgos» y «los retos» se han convertido en multidireccionales y complejos, lo que puede derivar (y así se ha visto hasta hoy) en conflictos armados de carácter limitado en los que de una u otra manera podemos vernos involucrados.

¿Cuál es la diferencia entre el mundo actual y el anterior en el caso que nos ocupa? Pues que al reemplazar la hipotética guerra masiva por conflictos limitados, el entorno en el que se pueden realizar las operaciones permite frecuentemente plantearse la realización de las misiones CSAR como norma y no como excepción (como era el caso hasta ahora).

España por su lado, y tal como se especifica en la Directiva de Defensa Nacional 1/92, tiene que afrontar el planeamiento de su defensa nacional contemplando tres posibles ámbitos de actuación:

- El derivado del ejercicio de su propia soberanía.
- El que surge de la interdependencia con las na-

de pérdidas para estas fuerzas de rescate que fue el mayor entre todas las fuerzas de la USAF que intervinieron.

Sirva como ejemplo el del rescate del navegante de un EB-66 derribado que llevaba doce días en la jungla. En el transcurso de esta misión fueron derribados tres helicópteros por artillería antiaérea y un OV-10 por impacto directo de un SA-2. Resultaron muertos siete tripulantes y otro más tuvo que ser rescatado a su vez diez días después.

INFLUENCIA EN LA OPINION PUBLICA

EN la revista «Defence Helicopter» aparecía en su número de junio-agosto de 1994 la siguiente afirmación: *La búsqueda y salvamento de combate (CSAR) -el arte de rescatar a un piloto derribado del territorio enemigo- es todavía una de las misiones más comprometidas a las que se enfrentan las fuerzas armadas de los Estados Unidos. El alto valor político de un piloto americano como prisionero de guerra (así como el valor del individuo en sí mismo) hace de ella una de las misiones más importantes a desarrollar con éxito. Los avances en la tecnología antiaérea han hecho a las misiones con helicópteros sobre territorio enemigo más difíciles que nunca. Para contrarrestar esto hay un gran énfasis en la importancia de poseer una sofisticada capacidad CSAR y un deseo de llevar a cabo un entrenamiento CSAR realista y efectivo.*

Todos tenemos en la memoria las imágenes de los pilotos capturados en Irak y presentados en la televisión de todo el mundo. Incluso las naciones que más fervientemente apoyan a sus fuerzas armadas en el inicio de las intervenciones, tienen que contar con la posibilidad de perder este apoyo ante los primeros indicios de que las cosas no van como se esperaba, de que las bajas empiezan a aumentar o de que no se está haciendo «todo lo posible» para recuperar a un nacional aislado (que es el caso que nos ocupa). En palabras del ex-secretario de Estado de los EE.UU. Henry Kissinger: «Al desarrollar una estrategia nacional, la Administración Clinton haría bien en recordar que la opinión general ha apoyado con entusiasmo todos nuestros fracasos nacionales, desde Indochina hasta Somalia, para luego dar un giro de 180 grados al menor indicio de problemas».

PRIVAR AL ENEMIGO DE FUENTES DE INFORMACION

LO poco o mucho que cada tripulante sepa del desarrollo de las operaciones, puede ser demasiado en manos del enemigo. Tal contingencia sólo se puede prever dando a los tripulantes sólo la información que necesitan y estableciendo un sistema que permita recuperar a ese personal antes de que pueda caer en manos del enemigo.

AUMENTO DE LA CAPACIDAD MILITAR

LAS tripulaciones de los aviones de combate de hoy día tienen una experiencia costosísima y, si hubiese que actuar en un conflicto, ya no sería momento de formar otras nuevas, sino de luchar con las ya existentes en el momento del comienzo de las hostilidades, por lo que el recuperar a las derribadas se puede convertir en una verdadera necesidad operativa.

Los medios aéreos se pueden reponer -es un problema de dinero y en todo caso de apoyos políticos- en un plazo de tiempo relativamente corto, pero la experiencia acumulada por un piloto ya formado -y en principio parece lógico pensar que ellos serían los primeros implicados- requiere años de entrenamiento y ejercicios, lo que hace casi más difícil de reemplazar al piloto que a su montura. Si además tenemos en cuenta el coste económico de la hora de vuelo, nos encontraremos con que es frecuente el caso del piloto que en términos puramente económicos es «más valioso» que el propio avión.

NECESIDAD DE COMPARTIR LAS CARGAS CON NUESTROS ALIADOS

EN estos momentos, sólo las fuerzas armadas de los Estados Unidos tienen una organización CSAR permanente. Varios son los países que tienen una capacidad limitada para acometer estas misiones. Dado que este tipo de misiones tienen un alto riesgo y requieren el empleo de medios altamente especializados y escasos en número, parece lógico pensar que ante varias misiones CSAR pendientes tengan prioridad aquellas en las que las fuerzas implicadas sean de la nación que aporta los medios CSAR, lo que de alguna manera obliga a la creación de agrupaciones CSAR en las que todos los participantes en la operación soporten las cargas de una manera equilibrada si se quiere tener similar cobertura para todos los participantes.

NECESIDAD DE MANTENER UNA CAPACIDAD MINIMA CSAR NACIONAL

SI en algún momento España quiere tener las manos libres para tomar sus propias iniciativas en materia de De-





fensa, la única postura para poder disponer de capacidad de decisión en asuntos en los que no podemos o no queremos actuar junto con nuestros aliados, es el contar con la mínima capacidad CSAR que asegure el nivel suficiente y razonable de cobertura para nuestras fuerzas en el ámbito que se trate en cada caso, ya que en esta situación no se podría contar con el apoyo de otras fuerzas aéreas para proporcionar tal cobertura.

CONCLUSIONES

EN cualquier tipo de conflicto, sea limitado o generalizado, está claro que la aviación va a jugar un papel decisivo. En el desarrollo de estas operaciones es indiscutible que se producirán pérdidas sobre territorio enemigo. Muchos de los tripulantes de estos aviones y helicópteros abatidos podrán sobrevivir a estas situaciones en condiciones de incorporarse de nuevo al combate si logran alcanzar las líneas propias. La necesidad de recuperar el componente humano, junto con la lógica preocupación por la suerte corrida por estas tripulaciones, hará que inevitablemente se llegue a la decisión de intentar su rescate siempre que se vislumbre la posibilidad de realizarlo con éxito.

Las posibilidades reales de alcanzar este éxito deberán valorarse en cada caso concreto, pero de lo que no cabe duda es de que, llegado el momento, se necesitará contar con medios materiales que lo hagan posible y tripulaciones con un alto grado de preparación en el cumplimiento de estas misiones ya que el enemigo, con absoluta certeza, no nos concederá el tiempo necesario para crear semejante estructura.

En la mente de todos debe estar que ésta es una misión de muy alto riesgo en la que en modo alguno cabe la improvisación. Este es el momento de impulsar, dentro de las limitaciones presupuestarias y de acuerdo con un orden de prioridades, la potenciación de nuestras unidades de Búsqueda y Salvamento en todo lo referente a la capacitación para el cumplimiento de dichas misiones. Demos hoy los pasos para corregir una situación que mañana podríamos lamentar. ■