

El SAR, pasado, presente y futuro

RAFAEL SANCHIZ PONS
Coronel de Aviación
Fotografías: Luis García Almenta

EL SAR de combate (CSAR) es un tema de interés y de máxima actualidad en el ámbito de las organizaciones SAR de los países miembros de la OTAN.

El objeto de este artículo que se inicia con una visión rápida de los orígenes del SAR, continúa con una exposición de su realidad actual, para desde ella finalizar haciendo una prospectiva del futuro; es enmarcar el CSAR en el conjunto de las misiones que las Unidades Aéreas de Salvamento están desarrollando o podrían desarrollar en el futuro.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento, SAR, fue creado en España por Decreto de 17 de junio de 1955, siendo sus antecedentes inmediatos: las conferencias tripartitas de Madrid en 1933 y Argel en 1934; la donación durante la II Guerra Mundial de 12 Dornier DO-24 por parte del Gobierno alemán, con el beneplácito de los países beligerantes, para llevar a cabo misiones de Salvamento en el Mediterráneo (durante muchos años la aeronave emblemática de las Unidades de Salvamento en España) y la creación del Departamento correspondiente en 1947 y publicación del Anexo 12 «Reglamentaciones Internacionales de Búsqueda y Salvamento» en 1950 por la OACI.

La misión que el Decreto asignaba al SAR era la siguiente:

«El Servicio de Búsqueda y Salvamento tendrá por misión localizar a las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español o áreas de responsabilidad española y hacer llegar lo más rápidamente posible al personal de los mismos los auxilios que pudiera necesitar, así como cooperar con otros organismos civiles y militares cuando por haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública, se requiera su colaboración».

En su Reglamento se establecía que el Servicio de Búsqueda y Salvamento estaba integrado por:

Jefatura del Servicio; Centros Coordinadores de Salvamento, RCC; Centros Secundarios de Salvamento, RSC; Unidades Aéreas de Salvamento, y Unidades de Salvamento de Superficie

Esta estructura se ha mantenido básicamente hasta la actualidad con algunas modificaciones:

- Se suprimieron las Unidades de Salvamento de Superficie.
- Se incluyeron los RCC,s de Baleares y Canarias en los respectivos Escuadrones 801 y 802, sin merma de su operatividad, consiguiéndose un significativo ahorro de personal.
- Recientemente se ha dado una nue-



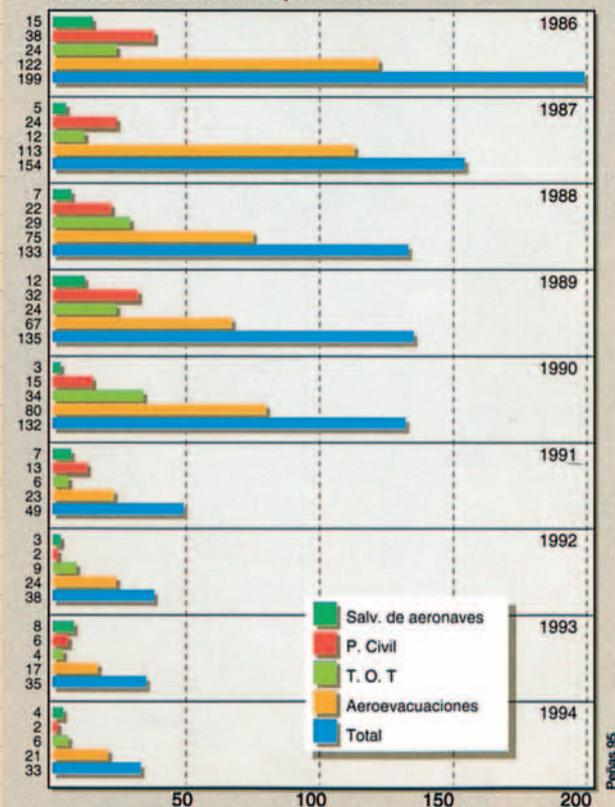
La consolidación de las unidades de helicópteros de la Guardia Civil, Policía y Tráfico han contribuido al descenso del número de misiones en apoyo a la población civil.

va concepción a la Jefatura del Servicio, incluyéndola dentro de la División de Operaciones del Estado Mayor del Aire, con dependencia directa del Jefe del Estado Mayor, actualizando sus cometidos.

El hidroavión fue el primer material con el que se dotó a las Unidades Aéreas de Salvamento. Poco a



Misiones realizadas por el SAR Anexo 1



La colaboración de algunas unidades operativas del E.A. (EZAPAC, EADA, Guardia Real...) es constante para la ambientación y preparación de ejercicios.

poco fueron reemplazados por aviones, al incorporarse a las mismas los helicópteros. El binomio avión-helicóptero ha demostrado ser el idóneo para las misiones de Búsqueda y Salvamento, dedicándose fundamentalmente el avión a la búsqueda, dada su mayor velocidad y autonomía, y el helicóptero al rescate.

Durante los años transcurridos desde su creación en 1955 hasta nuestros días, muchas y diversas han sido las actuaciones de las Unidades Aéreas de Salvamento, destacando entre ellas las realizadas en beneficio de su misión principal de Búsqueda y Salvamento, afortunadamente escasas. También destacan muy especialmente las numerosísimas misiones realizadas en apoyo de la población civil creándose, para la mejor realización de las mismas, destacamentos fijos como los de Reus, Santander y La Coruña, hoy ya suprimidos, pero que nos dan idea de la gran atención prestada a este tipo de colaboraciones, lo que puede apreciarse en el anexo 1, correspondiente a las actuaciones del 803 Escuadrón en el período 86-94, siendo similares en su evolución a las realizadas en los restantes Escuadrones de Salvamento, y en él se indican las misiones: Búsqueda y Salvamento de Aeronaves; Búsqueda y Salvamento en apoyo de la

población civil; traslado de órganos en apoyo de la población civil; traslado de enfermos en apoyo de la población civil; resumen de las misiones realizadas.

Puede observarse que a partir de 1991 hay un claro descenso del número de misiones en apoyo de la población civil, superior al 70% de las realizadas en años anteriores, y ello por los siguientes motivos:

- Creación de una Unidad de helicópteros «HELI-MER» por parte del Ministerio de Obras Públicas y

Anexo 2 MISIONES QUE HAN REALIZADO O PUEDEN REALIZAR LAS UNIDADES AERÉAS DE SALVAMENTO

• CIVILES

Derivadas de acuerdos Internacionales y Decreto de creación

- Búsqueda y Salvamento en general
- Colaboración con otros organismos
 - Catástrofes Nacionales
 - Socorro Marítimo
 - Rescate y evacuación de montañeros
 - Traslado de enfermos y heridos
 - Traslado de órganos (T.O.T)
- Otras misiones
 - Incendios
 - Colaboración con la Cruz Roja
 - Exhibiciones y bautismos del Aire
 - Transporte de cargas externas
 - Cursos de técnicas de Búsqueda y Salvamento en tierra con helicópteros.
 - Filmación de reportajes
 - Etc..

• MILITARES

En beneficio del Ejército del Aire

- Búsqueda y Salvamento en General
 - Aeroevacuaciones de enfermos y heridos
 - Seguridad SAR
 - Bases Aéreas principales
 - Ejercicios Aéreos
 - Zonas de prueba de vuelo
 - Polígonos de tiro
 - Despliegue de Unidades de Fuerzas Aéreas
 - Nacional
 - Internacional
 - Accidentes de Aeronaves
 - Tierra
 - Mar
- SAR de Combate
- Transporte de personal y logístico
- Misiones en puntos sensibles del Ejército del Aire
 - Vigilancia Red MW
 - Traslado equipos, reparación y protección Red MW
- Colaboraciones
 - Ejercicios de supervivencia
 - EZAPAC con transportes y ejercicios
- Otras misiones
 - En apoyo de la labor de los RCC,s
 - Reconocimientos de zonas
 - Exhibiciones y colaboración en competiciones
 - Iluminación de zonas en misiones de apoyo SAR u otras
 - Etc..

En beneficio de otros ejércitos

- Vigilancia Marítima
- Apoyo en general

Transportes, para llevar a cabo el salvamento en el mar.

- Consolidación de las Unidades de helicópteros de la Guardia Civil, Policía y Tráfico y realización de un acuerdo de coordinación entre ellos para el salvamento en tierra.

- Adquisición por parte de muchas autonomías de helicópteros dedicados a misiones de salvamento y apoyo a la población civil, o contratación de dichos servicios a compañías dotadas de aviones y helicópteros.

Estas misiones en apoyo de la población civil, han sido realizadas de forma muy satisfactoria por las Unidades Aéreas de Salvamento, lo que les ha valido el aprecio y consideración de la población civil. No olvidemos que una de las Unidades Aéreas de Salvamento, el 802 Escuadrón, es la única Unidad del Ejército del Aire a la que se le ha concedido la máxima distinción en tiempo de Paz, la Medalla Aérea, y en cuya concesión ha tenido gran peso la labor realizada por esa Unidad en apoyo de la población civil del archipiélago canario.

Así mismo, el 803 Escuadrón por su destacamento permanente en La Coruña recibió la medalla de oro de la Cruz Roja, por la distinguida labor realizada desde el año 1973 hasta 1991, en el salvamento de vidas humanas en Galicia.

Pero en la actualidad, como hemos visto, si no totalmente si en gran medida, las misiones en apoyo de la población civil han sido transferidas a otros or-





La preparación de la Unidades de Salvamento para alcanzar la capacidad CSAR necesaria, hace imprescindible el aumento de su participación en ejercicios nacionales e internacionales.

ganismos, y es previsible que en el futuro lo sean en mayor medida. Es pues un momento de reflexión en que sin abandonar el rol primario de Búsqueda y Salvamento debemos, a la vista de la gran diversidad de misiones que han realizado o pueden realizar estas Unidades Aéreas, ver en qué dirección tenemos que enfocar en el futuro el potencial de actuación de las Unidades del SAR.

Aún a sabiendas del peligro de podernos olvidar de alguna o haber descendido a misiones puntuales, se considera adecuado englobar las misiones que han realizado o que pueden realizar las Unidades Aéreas de Salvamento en los epígrafes que se exponen en el anexo 2.

Pero para esta reflexión a la que aludíamos antes, debemos tener muy en cuenta, aparte de nuestra escasa participación, actualmente, en misiones de apoyo a la población civil y la mejora del material de salvamento, lo siguiente:

- La falta de atención a determinadas necesidades de apoyo SAR en el Ejército del Aire, como se pone en evidencia al compararnos con otros países

de nuestro entorno, por estar dedicadas nuestras Unidades SAR a otras actividades.

- La entrada de España en la OTAN y la ratificación de determinados STANAG,s relativos a Salvamento (anexo 3).

- La mayor presencia de España en misiones de mantenimiento de la Paz, en las que previsiblemente en el futuro también se requerirá la presencia del SAR.

A la vista de lo anterior las misiones en las que debe centrarse en un futuro la actividad SAR son:

- Búsqueda y Salvamento de Aeronaves y Tripulaciones en general.

- Misiones en el Ejército del Aire, en especial las de apoyo a las operaciones tanto en paz como en guerra (SAR de combate)

- Preparación para la actuación de sus Unidades en escenarios internacionales, en apoyo de la OTAN, UEO, ONU, etc.

- Colaboración con otros organismos, en especial misiones de apoyo en el ámbito del Ministerio de Defensa (Vigilancia marítima, etc.)

De entre ellas destacaremos el SAR de combate

(CSAR) por el reto que supone en cuanto a la preparación y pericia de las tripulaciones y por partir de un nivel muy modesto de actuación al igual que los países de nuestro entorno. Es de destacar que una buena preparación en este área, de mayor dificultad, repercutirá en una mejor ejecución de las otras misiones más sencillas.

Además es importante hacer notar que esta falta de misiones en apoyo de la población civil requerirá, si queremos unidades preparadas, un importante aumento de la participación en ejercicios SAR tanto nacionales como internacionales, que permita una buena preparación del personal en las misiones del SAR en el futuro. Afortunadamente este hecho ya ha sido iniciado en los últimos años, como puede observarse en el anexo 4, en lo referente al 803 Escuadrón.

Pero el cambio en el campo de actuación del SAR afectará también a la organización del servicio, despliegue de las Unidades, material de dotación y preparación del personal.

En el área de la organización deberá existir una más estrecha vinculación de la organización SAR con la del Ejército del Aire. A este respecto se puede pensar que la inclusión de la Jefatura SAR en la División de Operaciones del Estado Mayor, puede favorecer esta vinculación. En cuanto a los RCC,s su integración en los Escuadrones, a pesar de la dificultad orgánica al ser un mismo organismo el encargado de planear y ejecutar las misiones, supone un ahorro de personal pudiéndose además, realizar el planeamiento de las operaciones con personal altamente conocedor de la realidad en la ejecución de las misiones.

En el aspecto del despliegue de Unidades de Salvamento, de momento siguen los tres Escuadrones, 801, 802 y 803. La única variación importante en los últimos años aparte de la asignación como rol secundario SAR al Ala 78, ha sido la inclusión del 803 Escuadrón en la recién creada Ala 48, aunque sin una definición clara de si su creación era debido exclusivamente a motivos de unificación en una misma Unidad de dos Escuadrones con el mismo material a fin de facilitar la gestión logística del mismo y así, poder contar el 803 con el apoyo, en determinadas áreas de su actividad, del 402 Escuadrón, dedicado como rol primario al transporte de personalidades; o como paso previo para la potenciación de una gran Unidad dedicada a misiones de Salvamento y que se adapte



Anexo 3

PUBLICACIONES OTAN SOBRE SAR RATIFICADAS POR ESPAÑA

Publicación	Título
STANAG 3281	Personal locator beacons - Balizas personales de localización
STANAG 3295	Horse collar / rescue strop type helicopter hoisting gear - Cinchos y otros sistemas para el izado en grúa de helicópteros de salvamento
STANAG 3552 ATP-10 (C)	Search and rescue - Búsqueda y salvamento
STANAG 3650	Essential SAR location and associated characteristics - Equipo esencial de localización SAR y características asociadas
ATP-33 (B)	Nato tactical air doctrine, search and rescue operations -Doctrina aérea táctica de la OTAN, operaciones de búsqueda y salvamento.
APP-8	Allied tactical air messages (Formatted and structured) Search and rescue messages - Mensajes aéreos tácticos aliados (formateados y estructurados) Mensajes de búsqueda y salvamento

PUBLICACIONES OTAN SOBRE SAR EN ESTUDIO CON PARTICIPACION ESPAÑOLA

Publicación	Título
STANAG 7007	Search and rescue avionics system SARAS - Sistemas de aviónica para búsqueda y salvamento NATO RESTRICTED
STANAG 7030	Procedures, equipment and training for SAR operations in time of tension and war - Procedimientos, equipo y entrenamiento para operaciones SAR en situación de tensión y guerra. NATO RESTRICTED. Actualización y revisión de todas las publicaciones OTAN SAR ya ratificadas.



A pesar de seguir manteniendo un estrecho contacto con estamentos civiles, como Cruz Roja y Protección Civil, la tendencia de futuro es a participar más activamente en misiones y ejercicios concernientes al Ejército del Aire.

mejor a los retos futuros de la actividad del SAR y en especial al SAR de Combate (CSAR).

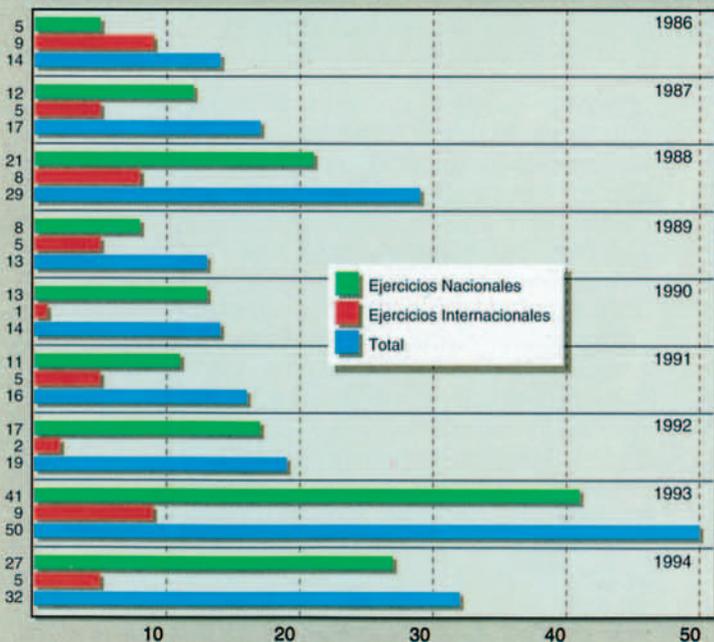
Respecto al material de las Unidades SAR, habrá que potenciar en especial su adaptación para participar en misiones de SAR de Combate y teniendo en cuenta este nuevo rol cuando en el fu-

turo llegue el momento de actualizar y renovar las flotas.

En cuanto a la preparación de las tripulaciones es de destacar que respecto a épocas anteriores éstas perderán el entrenamiento que les reportaba sus actuaciones en apoyo del personal civil, lo que deberá tenerse en cuenta en los planes de instrucción y muy en especial en los ejercicios, así como la ampliación de éstos en las misiones de cara al futuro. Se tendrá que dar especial importancia a todo lo relacionado con el SAR de Combate, con la participación en ejercicios y no como meros observadores como ha ocurrido en el RED-FLAG, que de todas formas ha servido para poder constatar nuestras deficiencias y carencias en dicho campo.

En conclusión el SAR está viviendo en estos años un momento importante y esperanzador, en el que más liberado de sus misiones de apoyo a la población civil, puede dedicarse de lleno a su actividad primordial de Búsqueda y Salvamento, que le asignan los acuerdos internacionales, y lograr lo que es normal en otros ejércitos de nuestro entorno, un mayor acercamiento y apoyo a las operaciones del Ejército del Aire. Pese a los esfuerzos de adaptación en el campo organizativo, de despliegue, de material y preparación de las tripulaciones, creo que estamos ante un reto que merece la pena y que espero se supere en bien del Ejército del Aire. ■

Ejercicios realizados por el SAR



Peñas 95