

Salve gloriosa bandera,
 en cuyos pliegues tu historia
 honra un himno de victoria
 que el mundo jamás oyera.
 Sangre de mis padres era
 la que tus franjas orló
 y porque mi alma heredó
 tu nobleza y heroísmo,
 para cantarte lo mismo
 mi sangre te ofrezco yo.
 De un español
 que dio su vida por
 España.

Perspectivas de futuro

CARLOS MAESTRO FERNANDEZ
 Teniente Coronel de Aviación

*Vista desde
 abajo del
 HD.21 donde
 se puede
 apreciar la
 grúa y la
 ametralladora
 sobresaliendo
 por los lados.*

Obviamente la previsión del futuro entra dentro del arte de pronosticar, tarea siempre difícil y más cuando estamos inmersos en una época de la historia donde todo sucede a un ritmo tan trepidante, que lo que es válido para hoy ya no lo es para mañana. Pero sea lo que fuere aquello que nos depare, vaya por delante el poema que encabeza este artículo y que pretende representar lo que nunca nos debería faltar.

El destacamento de helicópteros que el Ejército del Aire tiene en Afganistán (HELISAF), es un despliegue de medios materiales y humanos para el

cumplimiento de una misión que se lleva a cabo con helicópteros, por lo que al hablar de “perspectivas de futuro”, es inevitable hacerlo extensible a cualquier otro despliegue susceptible de realizar en el marco de misiones de aeroevacuaciones médicas MEDEVAC o CASEVAC, de búsqueda y salvamento (SAR) y/o de salvamento de combate CSAR. Al ser el “Personel Recovery” un concepto más ambicioso y que abarca a todos los demás, en adelante se utilizarán las siglas “PR” para referirse al conjunto de todas las misiones de recuperación de personal en cualquiera de sus facetas. De todas formas, la previsible duración del destacamento en Afganistán bien valdrían las opiniones que se vierten en este artículo.

En la actualidad las misiones que realiza HELISAF son llevadas a cabo por un grupo de 36 personas de diferentes unidades y con helicópteros Súper Puma del Ala 48. Tanto las funciones del personal como las características del material ya han sido descritas ampliamente en este Dossier por lo que no se va a volver a incidir en ello.

EL HELICÓPTERO

El abanico de las misiones de aeroevacuación, es decir: PR, necesita de una plataforma capaz de aterrizar y despegar en cualquier lugar y en cualquier condición, todo ello con tripulaciones amplias y

Eliminar el polvo y la arena es fundamental en este teatro de operaciones.



*Alguien espera
urgentemente que
llegemos, "en carrera".*



con un margen de carga de pago que permitan asegurar un mínimo personas a rescatar, evacuar o transportar. Palabras éstas muy fáciles de escribir pero que resumen una realidad compleja.

El peso siempre es un handicap en las aeronaves, máxime cuando hay que elevarlas sin velocidad traslacional y el encontrar una que pueda ir suficientemente blindada, pueda transportar tripulaciones de 9 personas pertrechadas, llevar armamento de autoprotección, poder hacer estacionario fuera de efecto suelo en las condiciones más desfavorables, esto es: de altura y temperatura, y en definitiva, cumplir con los requerimientos de este perfil de misión, no es tarea fácil.

El decir: "en cualquier lugar y en cualquier condición" nos adentra en una dura realidad donde se precisa definir las condiciones más desfavorables: amenaza, autonomía/alcance, meteorología adversa, altas temperaturas, grandes elevaciones de terreno, nubes de polvo o nieve, etc." Es importante comprender que no será una pista de aterrizaje, que no será una zona despejada, que ni tan siquiera será una zona conocida y que tan sólo se podrá conocer, en la mayoría de los casos, en el momento que se activa la alarma.

La propia idiosincrasia del helicóptero, además, le permite desplegar en zonas donde los medios de mantenimiento podrían ser muy limitados o inexistentes -al menos de forma temporal-, y muy distantes de las bases de origen, por lo que la capacidad

de autotraslado, transporte en aviones y buques de proyección estratégica, y un potencial amplio de horas entre revisiones de "tercer escalón", son cualidades que siempre habría que evaluar.

Si bien es cierto que el límite de exigencias hay que ponerlo en algún sitio, no lo es menos que Afganistán es, quizá, el país del mundo que entraña mayor dificultad para el vuelo de helicópteros.

Al final, y en este perfil de objetivos que se plantean, hay que salvar vidas, que además pueden tener un valor estratégico añadido y es por lo que los requerimientos para estas aeronaves son tan exigentes y donde de nada sirve hacer inversiones cuan-

*SM el Rey
rodeado del
personal de
HELISAF XIII,
en la visita
que realizó
en Noche de
Vieja de
2008.*





Formación de dos HD.21 partiendo de Herat.

tiosas en personal y material, si cuando se precisa su utilización (siempre es deseable que sea NUNCA), el “en cualquier lugar y en cualquier condición” no es una realidad.

Dejando a un lado lo que puede ser deseable en cualquier aeronave y que cualquiera lo puede llevar con las correspondientes partidas presupuestarias, en lo relativo a sistemas de navegación y aviónica y todos los demás dispositivos de autoprotección y guerra electrónica, armamento, grúa, etc., nos encontramos ante la necesidad de disponer de una plataforma que se pueda desenvolver a muy baja cota en noches sin luminosidad (las conocidas noches 5 en el argot del vuelo con gafas de visión nocturna –GVN–), que pueda realizar tomas en polvo con seguridad (con y sin GVN), que pueda identificar objetivos, que tenga un alcance que le permita llegar a ellos (no menos de 600 NM) y que tenga un espacio vital suficiente para operar con nueve tripulantes, recuperar a un mínimo de cuatro personas y

Embarque de un Súper Puma para zona de operaciones.



Súper Puma lanzando bengalas en las inmediaciones de Herat.

donde el equipo médico tenga posibilidad de atender a los heridos. El tiempo invertido en cumplir la misión es, y nunca mejor dicho, “vital”; por lo que la velocidad también será un factor crítico.

Con estas condiciones y teniendo en cuenta que la doctrina de utilización siempre es “en pareja”, la capacidad que aportaría el binomio sería la suficiente para cumplir el abanico de las misiones de Personal Recovery en general (en adelante PR) y las de MEDEVAC/CASEVAC/SAR/ CSAR en particular.

Muchas son las opiniones sobre si la escolta la deberían proporcionar helicópteros de ataque o no, pero el trabajar con dos helicópteros de las mismas características prestándose apoyo mutuo, cumple con un doble objetivo: dar protección a la aeronave que cumple la misión y hacer de vehículo CSAR/MEDEVAC en caso de fallo o accidente del primero, nada desdeñable por otro lado dado el alto riesgo de la misión. Determinados apoyos cercanos como la petición de apoyo fuego “call for fire” en las inmediaciones del helicóptero cuando se procede a la recuperación del personal, es una labor de máxima precisión y coordinación entre las aeronaves envueltas en la operación, donde la atrición propia podría ser alta y donde el compañero de formación, que conoce la misión, tiene las mismas características y pertenece a la misma unidad, es la plataforma ideal. Es importante tener en cuenta que el otro elemento de la formación también transporta PJ,s y tiradores/rescatadores, y éstos pueden ser imprescindibles para dar seguridad a una zona.

Además, hay que considerar que es difícil encontrar helicópteros de ataque que por su autonomía puedan acompañar a helicópteros en misiones de recuperación de personal “PR”, aunque bien es cierto que sí pueden prestar un apoyo imprescindible en las zonas de máxima amenaza. Para ello, normalmente tendrían que posicionarse con antela-



La cara más trágica del destacamento y la razón de ser del mismo.

ción, repostar y continuar hasta una zona predeterminada. La demora que ocasiona esta limitación de autonomía es uno de los grandes inconvenientes para la utilización conjunta de helicópteros de PR y helicópteros de ataque.

Por desgracia el EA no dispone de helicópteros de ataque y los que hay en la actualidad en el teatro de Afganistán de nuestra responsabilidad (Zona Oeste) no fueron concebidos para realizar estas misiones, por lo que sólo cuando el pick-up point está dentro de un radio de acción próximo, los helicópteros de ataque pueden acompañar a los MEDEVAC.

Puestos a imaginar un futuro con las mejores condiciones, una fuerza con dos helicópteros en misión PR apoyándose mutuamente, acompañados por dos helicópteros de ataque con suficiente autonomía que hagan una labor de asegurar la zona y limpiarla de posibles amenazas, que todos ellos utilicen las mismas técnicas y procedimientos e incluso que fueran pertenecientes a la misma unidad, sería, desde luego, lo deseable.

Se acaban de exponer de una forma muy genérica pero suficientemente clarificadora los requerimientos que podrían considerarse como mínimos para este tipo de misiones. Ponerle nombre y apellidos y decidir el número, es harina de otro costal, aunque la opinión del autor del presente artículo es la que se expone a continuación:

¿Hay aeronaves en el mercado que cumplan con los mencionados requisitos? El CV-22 OSPREY, algunas versiones del CHINOOK, EH-101 en su versión CSAR, algunas versiones del BLACK HAWK, EC-725, S-92 y NH-90 podrían ser los únicos posibles. El CH-53 y el MI-26 son exageradamente voluminosos para tener la polivalencia que se requiere si sólo se pretende disponer de un único modelo, por lo que se podrían descartar.

El Osprey es el único que no es un helicóptero propiamente dicho al ser de los denominados "convertiplanos" y reúne unas capacidades que le hacen muy superior a los demás en muchos de los requerimientos citados. Radio de acción, velocidad y autonomía son su principal baza, doblando incluso las cifras de la mayoría de sus competidores. No se puede ocultar que sería una gran opción.

El NH-90 es otra incógnita que he tenido oportunidad de volar y que pese a ser una plataforma casi perfecta en su tecnología, centro de gravedad, ergonomía y condiciones de vuelo, no ha desarrollado todavía una versión MEDEVAC/CSAR/PR, por lo que habrá que esperar todavía un tiempo para ver una evolución que muestre sus verdaderas capaci-



PJ antes de embarcar.



dades en este campo. La autonomía y carga de pago son ahora su principal carencia.

Dado que el S-92 no está siendo seleccionado ni tan siquiera por los Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, tan solo quedarían la versión modernizada del CHINOOK y el Black Hawk., EC-725 y EH-101 como posibles candidatos.

Los dos primeros ya son viejos veteranos, con alta experiencia en combate y de sobrada solvencia (el autor ha tenido la oportunidad de volarlos). Son made in USA, tienen versiones modernizadas y son válidos para el espectro de las operaciones especiales donde están incluídas las de CSAR/MEDEVAC/SAR. Son modelos de diferente categoría por sus diferentes capacidades. El Chinook, en función de su versión, tiene una carga útil de unas diez toneladas y el Black Hawk de unas 4 tm. Es evidente entonces que hablamos de aeronaves notoriamente diferentes. Digamos que el Chinook iría lo que de forma coloquial llamaríamos "sobrado", por lo que la temida pareja "altitud-temperatura" la afronta con garantía, al tiempo que la capacidad de transportar más PJ,s y/o heridos le hacen más versátil. Por el contrario, su mayor volumen, coste de adquisición y repues-

tos, y dificultad de determinadas revisiones de mantenimiento, limitan su sostenibilidad en determinadas zonas de operaciones.

Quedan por tanto pendientes de comentar los dos candidatos de fabricación europea: el EH-101 en su versión CSAR/operaciones especiales y el EC-725.

Por centrarnos exclusivamente en las versiones que nos interesan (CSAR/operaciones especiales) y en nuestros vecinos más próximos, el EH-101 (el único que el autor no ha volado) lo operan la Fuerza Aérea portuguesa y la Royal Air Force, y el EC-725 los Ejércitos de Aire y Tierra franceses. Los dos modelos ya han demostrado sus capacidades en zonas de operaciones demandantes, como lo son Irak y Afganistán (calor, polvo y arena y grandes elevaciones de terreno) y ambos cumplen la mayoría de los requerimientos para este tipo de operaciones.

El mayor tamaño del EH-101, su mayor bodega de carga y tres turbinas en lugar de dos, son los elementos más diferenciadores. Por otra parte el EC-725 es una evolución muy mejorada del ya conocido Súper Puma, por lo que su adaptación a nivel tripulaciones y personal de mantenimiento sería inmediata. Potencia de los motores, rotor de cinco palas, un extraordinario piloto automático, caja de transmisión principal, rotor de cola, aviónica, reabastecimiento en vuelo y autonomía, son sin lugar a dudas las mejoras más notables respecto a nuestros HD.21 desplegados en Afganistán.

El Ejército del Aire, como ya se ha mencionado en multitud de ocasiones en este dossier, tiene desplegados 2 HD.21 en Herat. Helicópteros que cumplen con determinadas limitaciones sus cometidos y que aunque claramente mejorables, son muchas las personas en Afganistán y en España que le deben su vida. Durante un tiempo seguirá siendo así, aunque lo deseable y sin demora, debería ser de aumentar su número a 3 (tres); pero en ese futuro que se quiere vislumbrar a corto plazo y por la ya lógicas limitaciones de una plataforma que ha cumplido con creces, tendrá que ser sustituido por alguna de las aeronaves anteriormente mencionadas.

El número de 10 (diez) helicópteros que permitan

MEJORA DE CAPACIDADES DEL HD-21 "SUPERPUMA"

- Compatibilización iluminación helicópteros para vuelo con GVN.
- Substitución de equipos de comunicaciones por los AN/ARC-21 - (V).
- Sistema de encriptación de comunicaciones KY-100.
- Sistema de localización de tripulaciones QUICK DRAW 2.
- Blindaje de la cabina de carga y de pilotos.
- Ametralladora M3M calibre 12,7 y 7,62 mm.
- Alertador de lanzamiento de misil y de iluminación láser.
- Dispensador de chaff y bentalas.
- Toberas difusoras de gases para reducir la firma infrarroja.
- FLIR (Forward Looking Infra-Red).
- ANVIS-HUD para presentar al piloto en el casco los parámetros de vuelo.
- Sistemas cortacables.
- Entradas polivalentes en los motores para evitar ingestión de polvo y arena.

desplegar de forma continuada 3 (tres), otros 3 (tres) de forma eventual y 4 (cuatro) para atender las responsabilidades nacionales y mantener instruidas las tripulaciones en una misión tan exigente, se consideraría el adecuado.

Además y mientras tanto, mantener operativas a todas las tripulaciones que desempeñan los cometidos del 803 SQN en el role SAR, CSAR, defensa aérea, MEDEVAC y transporte logístico, así como disponer de helicópteros para cumplir todas las misiones, requiere de un esfuerzo económico y de personal que debe ser de máxima prioridad por lo limitados que son los medios, especialmente cuando hay que sostener en el tiempo despliegues que precisan un aumento considerable de las plantillas.

EL PERSONAL

“Mi más profundo reconocimiento a todas y cada una de las personas que han formado parte de los contingentes de HELISAF por su entrega, generosidad y valor”.

Treinta y seis hombres y mujeres componen un contingente dimensionado para hacer frente a despliegues de esta índole. Es cierto que es una cifra muy ajustada, máxime cuando casi la mitad del contingente sale a volar como tripulantes cada vez que se activa una misión y se requiere de un mínimo de cuatro tripulaciones completas. Esta cifra toma aún más valor si se compara con otros contingentes aéreos del Ejército del Aire con menor número de tripulantes, pero dado que un elemento tan crítico como el humano es limitado y que ase-



Sobrevolando jaimas: vivienda típica de los nómadas afganos.

gurar una sostenibilidad en el tiempo exige un pragmatismo creíble, factible y operativo, se considera una cifra suficiente para asumir cualquier despliegue en el que se precise una disponibilidad H.24 y vuelo simultáneo de dos helicópteros.

Las directivas que regulan el destacamento de Afganistán y Fuerzas Aéreas expedicionarias, unidas a la necesidad de seguir manteniendo todas las misiones en territorio nacional y su instrucción y adiestramiento, recomiendan que una misión al año en zona de operaciones es una cadencia que hay que respetar con la mayor de las exigencias. Si bien es cierto que las necesidades del servicio obli-



Operador de armas ultima el armamento al inicio de una misión.



El jefe de PJs, dando las últimas instrucciones.

gan a realizar ajustes que podrían no cumplir estas condiciones, no lo es menos que el que la excepción se convierta en norma, agota un recurso tan irremplazable como el humano y cuya sustitución requiere de inversiones y planes a medio o largo plazo.

Hace no muchos años estábamos inmersos en lo que comúnmente denominábamos guerra fría y en sus últimos coletazos empezó a surgir el término de "conflicto" en lugar del de "guerra". Las estrategias de planeamiento no estaban diseñadas para lo que vino después y la proliferación de operaciones de mantenimiento de la paz, imposición de la paz, etc., exigieron de los ejércitos un cambio sustancial. Mientras tanto el Pacto de Varsovia desaparecía y la OTAN necesitaba enfocar su futuro en una línea diferente. Muchos de los sistemas de armas que surgen años después son fruto de un proyecto que requería unas capacidades que no son de gran utilidad en nuestros días y así nos adentramos en lo que ahora se conoce como conflictos asimétricos y donde, de nuevo, se precisa de la participación de las Fuerzas Armadas.

Sea como fuere, la necesidad de evacuar personal siempre es una realidad ineludible que desembocará en una operación CSAR, MEDEVAC o cualquiera de las que técnicamente denominamos ahora de Personal Recovery (PR). El vehículo último que ejecuta la misión en la mayoría de los casos es un helicóptero y/o convertiplano y así será previsiblemente en un futuro. Las tripulaciones las conforman pilotos, mecánicos operadores de grúa, tiradores/rescatadores, PJs, médicos, enfermeros y auxiliares. El equipo que lo apoya y sostiene requiere y requerirá personal administrativo y especialista en cada una de sus especialidades. En definitiva, un valor difícil de adquirir y preparar, que necesita planearse con tiempo y que precisa tener alta la moral y

la ilusión para sostener en el tiempo una vida que, sin lugar a dudas, exige sacrificios personales y familiares.

La misión de PR es un valor en alza y a pesar de que el tipo de conflicto puede variar de forma trepidante como lo ha hecho en los últimos tiempos, será muy difícil de que no se precise de operaciones que tienen como fin último salvar vidas humanas. Son misiones complejas, de alto riesgo y de elevada preparación. Las unidades que se dedican a ejecu-



tarlas desarrollan, por la versatilidad de los helicópteros, multitud de misiones más y si no están adecuadamente dimensionadas, se verán incapaces de cumplir con tan preciados compromisos. Ahora llevamos, como se ha descrito en este Dossier, casi tres años desplegados en Afganistán. La experiencia acumulada permite tener un conocimiento solvente sobre la dimensión y preparación que requiere una unidad para acometer despliegues fuera de territorio nacional.

Son pocos los países que disponen de los medios adecuados, pero aún son menos los que disponen de tripulaciones completas y preparadas que puedan asumir misiones de PR en zonas con amenaza. España y concretamente el Ejército del Aire, ha demostrado en centenares de misiones que con medios limitados y personal altamente preparado se pueden salvar vidas (varios cientos hasta la fecha). Los teatros de operaciones valoran como el recurso más preciado esta capacidad y no se realiza ninguna operación si no se dispone de los medios aéreos MEDEVAC.

En muchos casos la importancia y trascendencia del binomio que conforman los helicópteros y el personal que posibilita su utilización, no corresponden con la inversión en recursos materiales y humanos. El Ejército del Aire está haciendo un esfuerzo importante para mejorar nuestras capacidades, pero el presente y con mucha más fuerza el previsible futuro, precisan de acciones inmediatas para que siempre podamos estar con los mejores medios en



Carlos Maestro Fernández

cualquier lugar y en cualquier condición y que nunca falte el único elemento que no se puede adquirir por la vía de urgencia: "el humano".

Elemento humano que precisa de disciplina, abnegación, ilusión, sacrificio, y compañerismo pero que también necesita del reconocimiento de su labor por parte del mando con todos los recursos disponibles.

Empezaba el artículo con un poema que decía "Salve gloriosa Bandera... Sangre de mis padres era la que tus franjas orló, ...y para cantarte lo mismo, mi sangre te ofrezco yo": Forma castrense de expresar la dedicación del día a día, al amor por el servicio, la profesionalidad, el valor y... Llegado el caso hasta la "última gota de nuestra sangre". Para ello, en ese futuro que ya podemos vislumbrar, habrá que seguir prestando una atención muy especial a la formación y adiestramiento, haciendo muy especial hincapié a factores como el liderazgo, la motivación, el espíritu de sacrificio y todas las virtudes que debe poseer un buen militar, porque con medios limitados y personal altamente entrenado y motivado, ya se ha demostrado que se pueden cumplir las misiones, pero si es al revés...

¿Perspectivas de futuro? Se presenta apasionante, las misiones son necesarias, intensas e inmensamente gratificantes cuando se cumplen con éxito, pero no se puede olvidar que son muy complejas de ejecución, que el riesgo es elevado y que requieren un alto grado de instrucción y coordinación.

Que lo de "mi sangre te ofrezco yo", sea en sentido figurado y nunca por la falta de los adecuados medios materiales y/o humanos y que siempre la ilusión, entrega, espíritu de servicio y patriotismo sigan siendo el motor que nos une y que nos mueve para cumplir con tan preciada misión. ●

Miembros de la tripulación transportando un herido afgano desde el helicóptero hacia la ambulancia que le llevará al hospital de la FSB.

HD.21 en la carretera para evacuar a los heridos del ataque a un convoy de cisternas.

