



La recuperación de las tripulaciones en tierra es la fase más crítica en las misiones CSAR.

TRAS LAS LÍNEAS ENEMIGAS

Primer «máster» en rescate de tripulaciones aéreas del Programa de Liderazgo Táctico de Operaciones (TLP)

MAYDAY, mayday!», un cazabombardero ha sido derribado. Pronto se confirma que el piloto y el navegante se han eyectado sobre territorio enemigo. En ese momento, la prioridad de la coalición, principalmente de su fuerza aérea, pasa a ser rescatar a los dos tripulantes mediante una misión CSAR (*Combat Search and Rescue*). Una situación similar se simuló a primeros de julio, en el marco del Programa de Liderazgo Táctico de Operaciones TLP, en Albacete, con fuerzas punteras

de los marines norteamericanos, los comandos franceses y el Ejército del Aire español.

Una vez más, el TLP ha estado en la vanguardia del entrenamiento de élite de la OTAN con la puesta en marcha, por primera vez en Europa, de un «máster» en jefe de misión de rescate aéreo en zona de combate u hostil o CSAR. Estas misiones entrañan el concurso de un nutrido número de medios de acción y apoyo, que obliga a realizar planificaciones milimétricas coordinadas por experimentados profesionales. En

concreto el curso impartido por la organización del TLP del 29 de junio a 10 de julio ha tenido como objetivo servir al exigente programa CSAR aprobado por la OTAN para entrenar y actualizar a su cuadro de instructores especializados en liderar estas complejas misiones. El curso está enfocado a tripulaciones de caza, cualificadas preferiblemente con el curso de vuelo del TLP, y de él surgen pilotos graduados con el término OTAN de *Salty*, equivalente al tradicional *Sandy* estadounidense, que regresan a sus naciones con la instrucción y la



Rubén Gallindo

Un equipo del EZAPAC frente a su «caballo de batalla», un helicóptero AS-332B Super Puma.



Julio Maiz



Rubén Gallindo

Convertiplano MV-22B Osprey. Arriba, uno de los Eurofighter participantes en el curso. Debajo, puesto antiaéreo Atlas, del EADA.



Ejército del Aire



Rubén Galindo

Los equipos CSAR franceses desplazados a la base aérea de Albacete utilizaron dos helicópteros EC-725 Caracal.



Rubén Galindo



Rubén Galindo

EEUU aportó dos Osprey y dos Súper Hércules de reabastecimiento en vuelo. Ala izqda., personal del EZAPAC.



Julio Mariz

La certificación de expertos en misiones de rescate en zonas de combate está al alcance de muy pocas fuerzas aéreas

certificación de expertos en misiones CSAR, una especialidad al alcance de muy pocas fuerzas aéreas.

Estas operaciones de rescate tienen una gran importancia psicológica para las tripulaciones que participan en una campaña aérea, al saber que, en caso de ser derribados, cuentan con un eficaz servicio CSAR. Pero, además, con ello se priva al adversario de una importante fuente de inteligencia y una baza de gran valor propagandístico por la difusión que se daría sobre los pilotos capturados en las redes sociales globales.

Previsto inicialmente para la pasada primavera, el curso se hubo de posponer hasta finales de junio debido al COVID-19. En los meses previos fue preparado por el pequeño *staff* de profesionales de varias fuerzas aéreas asignados al TLP, con el apoyo de instructores norteamericanos (expertos CSAR) y españoles especialistas en SERE (Supervivencia, Evasión, Resistencia y Escape).

Entre otras habilidades, en el curso se hizo especial hincapié en los procedimientos para localizar y proteger al superviviente, el empleo del armamento aire-suelo, la protección de los vehículos de rescate y la integración de todos los medios participantes en la misión (fuerzas de extracción, controladores, helicópteros de rescate, etcétera).

En total, se realizaron siete misiones de vuelo. Cada día uno de los pilotos realizaba las funciones de Rescue Mission Commander (RMC), con indicativo táctico *Salty 1*. Además, se evaluaron sus capacidades como *Salty 3*, que se encarga principalmente de proteger a los vehículos de rescate durante la misión, o haciendo de «puntos» de estos como *Salty 2* y *Salty 4*.

En esta primera edición participaron cuatro tripulaciones de *Eurofighter* del Ejército del Aire, en concreto dos del Ala 11 y otros dos del Ala 14. Al contar con solo cuatro alumnos, los pilotos pudieron profundizar hasta el más mínimo detalle en cuanto a comunicaciones, maniobras y técnicas empleadas en la ejecución de la misión.

El Ejército del Aire también desplazó a Albacete dos helicópteros *AS-532B Super Puma* del 803 Escuadrón del Ala 48. Estos medios de ala rotatoria son el elemento esencial de acción en las misiones CSAR, ya que son los encargados directos del rescate de las tripulaciones abatidas. A bordo de ellos, en el ejercicio organizado por el TLP, volaron los comandos destinados al rescate, responsabilidad que asumieron personal del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) y paracaidistas franceses.

No podían faltar los aviones de alerta aérea temprana, en este caso, aportados por Francia, que destinó a la misión un turbohélice *E-2 Hawkeye* y un *E-3F Sentry*.

Igualmente, participaron en el curso los marines del SP-MAGTF-CR-AF, siglas en inglés de la fuerza de respuesta estadounidense para crisis en África, que tiene su sede en Morón (Sevilla). Estos se integraron con sus fuerzas terrestres de combate, especializadas en acciones de rescate, y las aeronaves



Un grupo de marines norteamericanos se dirige a los dos *MV-22B Osprey* estacionados en la plataforma de la base aérea de Albacete.

La *Armée de l'Air* aportó, además, dos helicópteros *EC-725 Caracal*.

El curso contó con el apoyo esencial de otras unidades del Ejército del Aire —el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y la Jefatura del Sistema de Mando y Control—, del Ejército de Tierra —con sistemas antiaéreos *NASAMS* y *Skyguard*—, de la Armada —cuya Infantería de Marina aportó sus misiles de defensa aérea *Mistral*—, así como con la presencia de observadores de otros centros de formación de la OTAN.

MV-22B Osprey, que sirvieron de refuerzo a las operaciones de CSAR. Además, dos de sus aviones de reabastecimiento *KC-150J Súper Hércules* aseguraron el repostaje en el aire a las aeronaves participantes.

Como en todos los cursos del TLP, se constituyó una fuerza de oposición, o «Red», formada tanto por aeronaves, asumida por los *MV-22B*, como por medios antiaéreos del EADA, el Tercio de Armada y el Mando de Artillería Anti-aérea del Ejército de Tierra.

Julio Maíz