



**MATERIA: TALLER DE TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

**TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

**TEMA:**

**BÚSQUEDA Y RESCATE EN COMBATE**

**TÍTULO:**

**LA BÚSQUEDA Y EL RESCATE EN EL NIVEL OPERACIONAL**

**AUTOR:** Mayor (FAA) DANIEL ALBERTO FALCINELLI

**PROFESORA:** Lic. MARÍA CRISTINA ALONSO

**Año 2013**

## **RESUMEN**

En una situación de guerra se da el hecho que seres humanos, civiles o militares, quedan aislados tras las líneas enemigas.

Recuperar estas personas, permite volver a contar con el recurso más valioso para sostener el esfuerzo bélico en el tiempo: el recurso humano, irremplazables en el corto plazo. Además niega al enemigo una fuente de inteligencia y propaganda.

Estas situaciones de aislamiento pueden ocurrir en cualquier tipo de ambiente geográfico o situación táctica. Por lo tanto, una respuesta conjunta aprovechando complementariedad de las fuerzas armadas, es la más apropiada.

Como el instrumento militar argentino actual, se caracteriza por ser pequeño y con medios limitados, es útil contar en el nivel operacional de la conducción de la guerra con un organismo que planifique, coordine y conduzca éstas operaciones.

La creación de un Comando Conjunto Subordinado de Búsqueda y Rescate en Combate situado en éste estrato, donde se planifica la campaña, se asignan los medios, se hacen los planes y donde en definitiva “nace” la integración de las fuerzas y el accionar conjunto; optimiza su realización. Que hoy es individual, con serias limitaciones.

Teniendo en cuenta lo reseñado, el objetivo general de este trabajo es demostrar la utilidad de contar en el nivel operacional con un organismo conjunto que planifique y conduzca las operaciones de búsqueda y rescate en combate.

La hipótesis se verifica en el transcurso de la presente investigación, al demostrar que la respuesta conjunta es la más eficaz.

## **PALABRAS CLAVE**

Comando Conjunto Subordinado, Respuesta Conjunta, Búsqueda y Rescate en Combate, Nivel Operacional y Esfuerzo Bélico.

## **TABLA DE CONTENIDOS**

Introducción .....	1
Capítulo I.....	4
Capítulo II .....	11
Capítulo III .....	27
Conclusiones .....	30
Bibliografía .....	33
Anexo 1 .....	36
Anexo 2 .....	37
Anexo 3 .....	39
Anexo 4 .....	44
Anexo 5.....	47

## **INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo analiza la problemática de la Búsqueda y el Rescate en Combate (ByRCOM) en la Argentina actual.

Se define “Búsqueda y Rescate” (ByR), como las tareas a ejecutar para localizar y rescatar a personas cuyas vidas corren peligro.

El gran esfuerzo, en recursos: materiales, mantenimiento, personal, infraestructura, entrenamiento y financieros, que impone prestar el servicio de Búsqueda y Rescate; hace que sean, casi con exclusividad los estados, quienes asuman el compromiso de brindarlo a sus ciudadanos y a aquellos que por convenios internacionales, se comprometan a asistir.

Al ser los países quienes asumen la responsabilidad de brindarlo, son sus fuerzas armadas, de seguridad y agencias civiles, como Defensa Civil, quienes lo ejecutan.

Teniendo en cuenta esta concepción, y asumiendo que este servicio debe brindarse siempre y en todo lugar. Cuando los países van a la guerra, esta asistencia pasa a ser una de las principales operaciones de combate: la Búsqueda y Rescate en Combate (ByRCOM).

Esta convicción se funda en la confianza que tiene cualquier persona, combatiente o no, de que si quedase aislado o caído en combate, “alguien” acudirá en su auxilio.

Aquí radica la importancia del tema y motivación del autor, oficial en actividad de la Fuerza Aérea Argentina, piloto de las fuerzas especiales, especializado en ByRCOM.

Por todo esto, el servicio de Búsqueda y Rescate, se brinda tanto en tiempos de paz (ByR) como de guerra (ByRCOM). Esta es su característica principal, ya que el valor de preservar la vida humana, se da en ambas situaciones.

Al considerar el caso de la Argentina, se observa que es un país que tiene responsabilidad sobre una gran extensión territorial propia y asumida por compromisos internacionales (continental, insular y marítima), con gran diversidad geográfica (montaña, llanura, selva, desierto, mar, polar) y climática asociada. Cuenta para cumplir con ella, con fuerzas armadas y de seguridad pequeñas y escasamente equipadas. Estas características se observan en el Anexo N°1.

Esto define el problema de investigación, motivo del presente trabajo en ¿Cómo brindar en la Argentina del siglo XXI, un servicio eficiente de ByRCOM?

Para resolverlo se utiliza una metodología cualitativa descriptiva, en base al análisis de fuentes primarias y secundarias, publicaciones nacionales e internacionales; y el aporte del autor.

El objetivo general que guía este trabajo, es demostrar la utilidad de contar desde la paz, con un organismo conjunto que planifique, coordine y conduzca las operaciones de búsqueda y rescate en combate.

Los objetivos particulares son: primero, demostrar, que por las características de la Búsqueda y el Rescate en Combate, es en el ámbito militar, donde se debe implementar este organismo; y segundo, describir las características y modalidades que este servicio debería tener en Argentina.

La hipótesis de esta investigación plantea que, desde tiempo de paz se debe contar con un organismo conjunto e interagencial que planifique, coordine y conduzca las operaciones de ByR / ByRCOM, adoptando la forma de estado mayor núcleo. Órgano, que en situación de guerra, cambia a Comando Conjunto Subordinado de Búsqueda y Rescate en Combate (CCByRCOM), con un estado mayor completo que, planifique coordine y conduzca las operaciones.

En ambas situaciones, se mantendrá siempre una relación de apoyo entre las fuerzas.

Está estructurado en tres capítulos: el primero, analiza las características de la Búsqueda y el Rescate en Combate y los conceptos con ella relacionados; como son, la valoración de la vida humana, la situación en la que debe desarrollarse y sus diferencias con su equivalente de tiempo de paz, la existencia de un enemigo y su influencia, sus formas de implementación, e impacto en la opinión pública y consecuencias político y militares.

En el segundo capítulo se plantea una reseña histórica del rescate en situaciones de conflicto, y se revisan operaciones emblemáticas para comprender su evolución y situación actual.

Dentro de esta reseña, se revisa la experiencia argentina en el conflicto de Malvinas de 1982. Lecciones de incalculable valor, por ser propias y recientes. Y otras

extranjeras emblemáticas como:

De la guerra de Vietnam, el “Raid de Son Tay”. Intento de rescate de prisioneros de guerra norteamericanos en Corea del Norte en 1970.

El “Desastre en Desert One”. Intento de rescate de ciudadanos norteamericanos tomados rehenes por un grupo terrorista en Irán, en 1980.

Durante la operación Tormenta del Desierto, en Iraq, en 1991:

“Slate 46”. Rescate de la tripulación de un avión F-14 de la USNAVY derribado.

“The A-Team Compromise”. Recuperación de un equipo de fuerzas especiales norteamericanas, aisladas 140 millas dentro de Iraq.

En el marco de una operación de apoyo a la ONU, en Somalia, en 1993. Recuperación de dos tripulaciones de helicópteros y miembros de las fuerzas especiales norteamericanas derribadas y aisladas, en la ciudad de Mogadishu.

En la intervención de la OTAN en los Balcanes:

“Basher Five-Two”. Recuperación del Capitán Scott O`Grady, de la USAF, derribado en Bosnia, en junio de 1995.

El tercer capítulo analiza la forma en que un país referente como Estados Unidos, organiza el rescate en combate; y cual es la situación argentina en este aspecto.

Para finalmente tratar de definir cual es la forma más conveniente, para las fuerzas armadas argentinas del siglo XXI, de cumplir eficientemente esta tarea.

En el desarrollo del presente trabajo aparecen en repetidas oportunidades, los términos ByRCOM “Búsqueda y Rescate en Combate”, RESCOM “Rescate en Combate” y CSAR “Combat Search and Rescue” por sus siglas en inglés. Todos ellos refieren el mismo concepto: RESCATE EN COMBATE y serán utilizados en forma indistinta.

## CAPÍTULO I

En el presente capítulo se analizan las características de la Búsqueda y el Rescate en Combate y los conceptos con ella relacionados; como son, la valoración de la vida humana, la situación en la que debe desarrollarse, las diferencias con su equivalente de tiempo de paz; la existencia de un enemigo y su influencia, sus formas de implementación, e impacto en la opinión pública y consecuencias político y militares.

Probablemente el fundamento de las operaciones de Búsqueda y Rescate (ByR) se encuentre en el valor que las diferentes culturas le dan a la “vida humana”. Concepto que puede ser definido desde diversos enfoques.

La noción más habitual está vinculada a la biología y sostiene que la vida es la capacidad de nacer, crecer, reproducirse y morir. Y a lo largo de sucesivas generaciones, evolucionar. La vida es aquello que distingue a hombres, animales y plantas; por ejemplo, de los objetos como una roca o una mesa<sup>1</sup>.

Se puede caracterizar la vida como trascendente para los seres vivos, particularmente para el hombre. Abarca conceptos humanos relacionados directa o indirectamente con el de “existencia”, inseparable del de “muerte” o “inexistencia”. Conceptos que por su trascendencia, han sido y son diferentes en los distintos lugares y épocas de la historia de la humanidad.

La principal característica de las operaciones de ByR es que son complejas e inmediatas. Complejas, porque la situación en la que deben desarrollarse es difícil, normalmente producto de un evento traumático. E inmediatas, porque debido a ese evento desafortunado, la vida de personas está en peligro.

Esta cualidad impone la necesidad de contar con un sistema organizado, equipado y entrenado, “preexistente” al evento; que esté en condiciones de responder siempre y en todo lugar, en toda el área de responsabilidad, sin importar su extensión o características. Recordemos que hay vidas humanas en juego<sup>2</sup>.

La necesidad de que sea preexistente, radica en que el factor “tiempo” de respuesta,

---

<sup>1</sup> <http://lema.rae.es/drae/?val=vida> Fecha de captura 23/10/13

<sup>2</sup> Moentmann, Holland, Wolver, 1998: 44

es determinante<sup>3</sup>.

Una persona que ha padecido una situación, producto de la cual corre riesgo su vida, y se encuentra en condiciones desfavorables para el mantenimiento de ella, está “superviviendo”. Razón por la cual, cuanto mas demore en llegar el auxilio, menores son las probabilidades de lograr recuperarla a salvo. Es decir, de lograr un rescate exitoso<sup>4</sup>.

Otra característica de la ByR, que refuerza la necesidad de contar con un sistema preexistente, es la sorpresa. Ya que nunca se sabe en que momento ocurrirá una situación en la que se requieran los servicios de Búsqueda y Rescate. Fundamento por la cual, éstos deben estar listos para actuar “siempre y en todo lugar”<sup>5</sup>.

Para enfrentar esta complejidad e inmediatez, nada se puede improvisar u obtener ad hoc o en breve tiempo. La organización, los planes y procedimientos, los medios adecuados y el personal entrenado; son sistemas complejos, equipos sofisticados, e individuos con altos niveles de entrenamiento; que demandan un exhaustivo alistamiento.

El gran esfuerzo, en recursos: materiales, mantenimiento personal, infraestructura, entrenamiento y financieros, que impone prestar el servicio de Búsqueda y Rescate; hace que sean, casi con exclusividad los estados, quienes asuman el compromiso de brindarlo a sus ciudadanos y a aquellos que por convenios internacionales, se comprometan a asistir<sup>6</sup>.

Y son sus son sus fuerzas armadas, de seguridad y agencias civiles, como Defensa Civil, quienes lo ejecutan.

Así, cuando los países van a la guerra, esta asistencia pasa a ser una de las principales operaciones de combate: la Búsqueda y Rescate en Combate (ByRCOM).

### **La Búsqueda y Rescate en Combate (ByRCOM) y la Búsqueda y Rescate (ByR) en tiempo de paz**

Como ya se expresara, el servicio de Búsqueda y Rescate, se brinda tanto en tiempos

---

<sup>3</sup> Fuerza Aérea Argentina, 2006: Pág. 07, Párr. 10, Inc. 1°

<sup>4</sup> 1er ten. Falcinelli, 2007: 18

<sup>5</sup> Fuerza Aérea Argentina, Op. Cit., Inc. 4° y 5°

<sup>6</sup> Fuerza Aérea Argentina, Op. Cit., Párr. 8, Inc. 1°



de paz (ByR) como de guerra (ByRCOM), ya que el valor de preservar la vida humana, se da en ambas situaciones.

### **Situación de combate**

La voluntad de no abandonar a su suerte a los caídos en combate, siempre ha sido una preocupación dentro del contexto de las operaciones militares, donde si bien todas son importantes, ya que todas contribuyen al cumplimiento de la misión; es la opinión del autor, que el rescate de personas particularmente vulnerables, por encontrarse aisladas tras las líneas enemigas; constituyen por la naturaleza del bien que preservan, la vida humana; las de mayor importancia y trascendencia.

Estas operaciones no solo salvan vidas; recuperan el recurso más valioso para sostener el esfuerzo bélico en el tiempo: el personal entrenado y capacitado que le da utilidad a las armas y que es irremplazable en el corto plazo. Factor importante en la guerra moderna, normalmente de corta duración. Y el que en manos del enemigo se constituye en fuente de inteligencia y propaganda<sup>7</sup>.

En este mismo contexto, el fenómeno de “las bajas” en combate, de las cuales los prisioneros de guerra son parte, tienen gran impacto sobre la opinión pública. La que debido a la concepción moderna de la batalla, no soporta que sus compatriotas se vean sometidos a las crueldades bélicas. Más aún si se trata de no combatientes.

Esto impone una gran presión a todos los niveles de conducción. Desde el estratégico nacional, hasta el táctico<sup>8</sup>.

La necesidad de preservar la vida de los connacionales que van a la contienda, se funda en el hecho que toda acción militar la soportan las sociedades con sus impuestos y con sus hijos; y los conflictos actuales demandan cada vez más de ambos.

Por esto, el impacto político y social de “las bajas” en las operaciones militares es cada vez más influyente, y determina la “aceptabilidad política” de la solución armada a un problema nacional<sup>9</sup>.

En relación a esto, toda acción tendiente a disminuir el número de bajas, de

---

<sup>7</sup> *Ibíd.*, Inc. 1° - 5°

<sup>8</sup> Moentmann, Holland, Wolver, *Op. Cit.*, p. 44

<sup>9</sup> *Ibíd.*, p. 44

combatientes o no combatientes, de civiles o militares, como son las de ByRCOM, gozan hoy en día, de consideración al momento de establecer prioridades<sup>10</sup>.

Actualmente los líderes civiles y militares reconocen la importancia de asignarle a las operaciones de ByRCOM un alto nivel de prioridad, ya que éstas tienen una gran influencia en la opinión pública de los países y por ende implicancias en todos los niveles de la conducción<sup>11</sup>.

Tanto es así, que el apoyo de una nación a un conflicto, puede degradarse por la consideración que la ciudadanía tiene sobre la vida de sus connacionales y la influencia que ésta ejerce, sobre la conducción política de la guerra.

En situación de combate, las características de complejidad e inmediatez se maximizan por aparecer una oposición inteligente: el enemigo, que gozando de la ventaja y la iniciativa, por haber sido él quien aisló a la propia tropa; tratará, no solo de impedir el rescate, sino de capturar a los supervivientes<sup>12</sup>.

En contrapartida, esta situación minimiza el factor sorpresa, ya que en el transcurso de las operaciones militares se tiene la “plena seguridad” de que habrá personal que quede aislado tras las líneas enemigas y debe ser recuperado. Concebir una campaña militar sin contemplar este factor, es un grave error.

Otro factor, que potencia la dificultad de las operaciones de Búsqueda y Rescate en Combate (ByRCOM), es la incertidumbre en la que deben realizarse; ya que ocurren en territorio enemigo, por él dominado, y que normalmente no se conoce. No se controla la situación, y el factor tiempo siempre juega en contra; haciendo que supervivir (mantener la vida en condiciones adversas) sea cada vez más difícil a medida que éste transcurre<sup>13</sup>.

Como corolario de lo hasta aquí mencionado, el siguiente extracto del Vicecomodoro (R) ERIC GUSTAVO ORTIZ es una síntesis:

*“El valor intrínseco de la vida, así como el valor militar derivado de la capacitación y conocimientos de un [combatiente], justifica el esfuerzo del planeamiento y la ejecución del RESCOM.”<sup>14</sup>*

---

<sup>10</sup> Ibídem, p. 44

<sup>11</sup> Ibídem, p. 44

<sup>12</sup> Fuerza Aérea Argentina, Op.Cit., p.7, párr. 9

<sup>13</sup> Moentmann, Holland, Wolver, Op. Cit., p. 44

<sup>14</sup> My ORTIZ, 2004: 48.

*“De la cultura de los países occidentales se obtienen los fundamentos que acreditan el valor que se le otorga a la vida, inclusive la de un adversario. [...] Este valor es uno de los más compartidos como consecuencia de nuestra raigambre cristiana y de hecho es la base sobre la que se fundan las operaciones RESCOM.*

*La pérdida de vidas es un episodio trascendente en toda sociedad civilizada y hoy los medios de comunicación asumen un papel estelar en el mantenimiento público de este concepto. Ya se sabe que cualquier pérdida humana en operaciones militares repercute sobre el frente interno de cualquier país. Son esos efectos de la guerra los que obligan a la conducción política a extremar medidas para limitar las bajas a un mínimo aceptable por la opinión pública nacional, que compara tales sacrificios con la estricta necesidad de aceptarlos.*

*Un ejemplo real de lo expresado, fue el derribo de dos S-60 Black Hawk estadounidenses en Somalia. [...] Los efectos sobre la opinión pública de los Estados Unidos fueron tan fuertes que el gobierno se vio inducido a retirar las tropas comprometidas [en el conflicto]. [...] La conclusión ocasional de aquel hecho fue que si bien una operación RESCOM no sirve para ganar una guerra, tampoco debe ser la causa de la derrota.*

*[...] Los procedimientos RESCOM, además de posibilitar la recuperación con vida de personas, permiten rescatar recursos militarmente valiosos. Esta reflexión se sustenta en dos factores propios de las operaciones aeroespaciales. Uno es la vulnerabilidad, que determina la posible pérdida de tripulaciones y aeronaves a lo largo de un conflicto. El segundo es la escasez de medios, inclusive de personal [entrenado]. A pesar que se puede hacer el reemplazo de tripulantes y aeronaves a lo largo de un conflicto, las duraciones actuales hacen prever que ese lapso será demasiado corto para entrenar a nuevo personal idóneo y hasta para gestionar la adquisición de material que sustituya al destruido. Eso lleva a suponer que el enfrentamiento militar tendrá que sostenerse con los medio disponibles al inicio del conflicto.”<sup>15</sup>*

## **Situación de paz**

Ésta situación es mucho mas benévola para realizar operaciones de rescate, ya que solo se deben enfrentar las dificultades propias del rescate; y no también una

---

<sup>15</sup> *Ibíd*em, p.49.

voluntad en oposición.

### **Diferencias entre la situación de paz y la guerra**

La ausencia de situación de combate, de un enemigo; es justamente la diferencia entre ByRCOM y ByR<sup>16</sup>.

Al no existir una inteligencia en oposición, las tareas de ByR son mucho más sencillas. Por ejemplo: el superviviente no debe esconderse para evitar ser detectado por el enemigo, lo que favorece su ubicación; y los medios de rescate pueden operar con total libertad, sin tener que ocultarse y defenderse de la acción enemiga.

El rol del superviviente es diferenciable y determinante: en situación de paz, no se requiere una participación activa de éste. Con solo permanecer lo más visible posible, basta para su localización y rescate.

Contrariamente, en caso de guerra, el evasor debe resolver dos situaciones contrapuestas: una, ser lo más visible posible para sus connacionales que intentan localizarlo. Y simultáneamente otra, ocultarse del enemigo, que intenta capturarlo.

Esta última, a diferencia de la primera, impone la necesidad de una participación activa y determinante, del combatiente para la concreción exitosa de su rescate; y de técnicas, procedimientos, entrenamiento y equipos particulares para el rescate en combate.

Esta característica del ByRCOM, manifiesta una dificultad muy superior al que se realiza en tiempo de paz. Así, por tener que operar en condiciones mucho más exigentes, los medios militares (personal y material) tienen más capacidades que sus pares civiles; siendo por ende, aptos tanto en la paz como en la guerra. Y no a la inversa<sup>17</sup>.

Por ser los estados quienes suelen asumir la responsabilidad de brindar el servicio de búsqueda y rescate, son sus fuerzas armadas, de seguridad y organizaciones civiles quienes lo ejecutan<sup>18</sup>.

Por esto, en tiempo de paz tienen preeminencia las fuerzas de seguridad y agencias civiles, y en caso de guerra, las fuerzas armadas.

---

<sup>16</sup> Fuerza Aérea Argentina, Op. Cit., p. 7, párr. 9.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 7, párr. 9.

<sup>18</sup> *Ibidem*, párr. 8, inc. 1°

Esto no excluye el apoyo interfuerzas e interagencias, sea cual fuere la situación.

## **CAPÍTULO II**

En este capítulo se plantea una reseña histórica del rescate en situaciones de conflicto y se revisan operaciones emblemáticas, para comprender su evolución y situación actual.

Dentro de esta reseña, se le asigna a la experiencia argentina en el conflicto de Malvinas de 1982, un apartado especial, por ser propia y reciente. Prerrogativa que no muchos países pueden detentar.

### **Primera Guerra Mundial<sup>19</sup>**

El primer rescate en combate se registró en el año 1870, durante la Guerra franco-prusiana donde los franceses, para salvar a sus soldados heridos, del cañoneo prusiano, utilizaron globos para evacuarlos.

Durante la Primera Guerra Mundial la pérdida de pilotos era muy elevada. Esto se debía a que el número de derribos era muy elevados; a que los aviones tenían poca autonomía, y por falta de combustible aterrizan de emergencia tras las líneas enemigas; y a la baja confiabilidad mecánica y falta de paracaídas.

Por todo esto, los pilotos quedaban librados a sus propias habilidades, lo que propiciaba una elevada pérdida de aviadores experimentados.

La Primera Guerra Mundial, no ofreció ejemplos de operaciones de rescate, pues los aviones de tela y madera carecían de las condiciones necesarias para soportar las duras condiciones de estas tareas. A pesar de todo, hubo algunos intentos sin trascendencia<sup>20</sup>.

Entre ambas guerras mundiales hubo un desarrollo formidable de los medios aéreos, incrementando su capacidad de carga, radio de acción y aptitudes técnicas. Además en este período nació la aeronave que revolucionaría la forma tradicional de volar y aumentaría las posibilidades de los rescates por vía aérea: El Helicóptero<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Cap. Luzardo, 2005: 5

<sup>20</sup> 1er.Ten. Falcinelli, 2007: 8

<sup>21</sup> *Ibíd*em, p. 8

## Segunda Guerra Mundial<sup>22</sup>

Ya en la Segunda Guerra Mundial, se puede encontrar el primer servicio de rescate, creado en 1936 por la Fuerza Aérea Alemana, quien organizó una red de embarcaciones ligeras para salvar a las tripulaciones que eventualmente fueran derribadas sobre el agua en un eventual conflicto con Inglaterra.

Al mismo tiempo comprendieron que estas previsiones no eran suficientes por lo que tres años después, se dotó a esta unidad, con hidroaviones especialmente diseñados para rescate en el mar, que acompañaban a su Fuerza Aérea donde esta actuara. A través de toda Europa, el Canal de la Mancha, el Mar del Norte y el Océano Atlántico.

Al ser los hidroaviones alemanes de rescate, identificados con una cruz roja en sus fuselajes, atacados por cazas ingleses que dudaban de sus intenciones; la Luftwaffe recurrió a sus cazas, para dar por primera vez en la historia, escolta armada a los aviones Búsqueda y Rescate en Combate (ByRCOM).

Los derribos que se producían en las campañas aéreas eran cuantiosos y la capacidad de formar nuevos pilotos muy reducida. Además se apreciaba un mayor rendimiento de las tripulaciones, cuando veían que compañeros suyos eran rescatados del mar<sup>23</sup>.

A mediados de 1943 se empezó a desarrollar el concepto del preposicionamiento de las fuerzas de rescate para reducir el tiempo de respuesta. No fueron pocas las oportunidades en las que los submarinos, apoyando las operaciones de rescate, se situaban en las rutas de ataque o próximos a objetivos de alto riesgo<sup>24</sup>.

Hacia el final de la guerra, en Alemania, la pérdida de tripulaciones aéreas, fue un factor que influyó decisivamente en la derrota alemana<sup>25</sup>.

Los británicos, atentos a lo que hacían los alemanes y por haber perdido en los primeros meses de la batalla de Inglaterra la cuarta parte de sus pilotos entrenados y con un desánimo creciente, crearon en junio de 1940, el Directorio de Rescate Aéreo y Naval, rescatando a un tercio de las tripulaciones derribadas en el Canal de la Mancha y mar del Norte<sup>26</sup>.

---

<sup>22</sup> Sanchiz Pons, Rafael, 1995: 390 - 395

<sup>23</sup> Pedrosa Rey, 1995: 396 - 399

<sup>24</sup> División Garrote, 1995: 405 - 411

<sup>25</sup> Cap. Luzardo, Op. Cit., p. 5

<sup>26</sup> División Garrote, Op. Cit., p. 405 - 411

En este servicio la RAF (Royal Air Force) realizaba la búsqueda y la “Royal Navy” el rescate. El salvamento en el mar se convirtió en una prioridad nacional y en los meses subsiguientes se llegó a rescatar a casi un 25% de los tripulantes derribados<sup>27</sup>.

A este emprendimiento se sumaron los norteamericanos, que al momento de ingresar en la guerra, tampoco contaban con una organización específica de rescate. Afortunadamente para ellos tuvieron tiempo de aprender de la experiencia aliada y basaron su doctrina inicialmente en la inglesa.

Para esto modificaron aviones de ataque para lanzar al mar botes de goma y recursos de supervivencia, mientras otros cazas armados les brindaban escolta. Así en septiembre de 1944 se logró recuperar al 90% de los tripulantes americanos derribados sobre el mar.

Tanto fue el interés norteamericano en el ByRCOM que en el año 1945 formaron el 5° Escuadrón de Emergencia de Rescate<sup>28</sup>.

La Segunda Guerra Mundial reveló por un lado, la necesidad de un servicio de ByRCom sobre el mar, debido a las cuantiosas bajas del combate y por otro, que el mismo era realizable, por no haber sobre el agua una superioridad aérea permanente ni amenazas que impidieran realizar las misiones<sup>29</sup>.

Cuando Alemania canceló la Operación Sea Lion (invasión a las islas de Gran Bretaña), la RAF comenzó a bombardear objetivos militares en el corazón de Europa y los derribos sobre tierra se acrecentaron considerablemente<sup>30</sup>.

Aunque podían identificar la posición de los tripulantes en emergencia, no contaban con los medios para extraerlos y así nacieron las famosas líneas de rescate controladas por los lugareños<sup>31</sup>.

A pesar de la reacción enemiga, el sistema fue exitoso y se constituyó en la base del método que se utilizó durante los siguientes cincuenta años, principalmente durante la guerra fría<sup>32</sup>.

---

<sup>27</sup> *Ibíd*em, p. 405 - 411

<sup>28</sup> *Ibíd*em, p. 405 - 411

<sup>29</sup> *Ibíd*em, p. 405 - 411

<sup>30</sup> Cap. Luzardo, *Op. Cit.*, p. 5

<sup>31</sup> Cap. Luzardo, *Op. Cit.*, p. 6

<sup>32</sup> *Ibíd*em, p. 6



## **Teatro de operaciones del pacífico<sup>33</sup>**

En el Teatro de Operaciones (TO) del Pacífico, la mayoría de las operaciones se realizaron con dependencia de medios navales y casi exclusivamente sobre el mar, conforme a la experiencia del Teatro Europeo.

Así la marina de los Estados Unidos estableció una doctrina, organización, equipamiento, entrenamiento y medios específicos para la búsqueda y rescate en el agua. El hidroavión “Catalina” se convirtió en el abanderado de la Búsqueda y Rescate en el agua, permaneciendo aún una grave falencia en los rescates sobre tierra.

Aquí se afianzó la idea del “pararescate” y el rescate con helicópteros; que aunque con escasa difusión, por la escasez de recursos apropiados, habían actuado con eficiencia en los primeros rescates sobre tierra en el TO de China, India y Birmania.

De hecho el primer rescate en combate con helicópteros lo realizó el 8º Escuadrón de Rescate de Emergencia de los Estados Unidos, en China, en mayo de 1945.

Se desarrolló así una doctrina, con medios específicos, equipamiento especial y, lo más importante, la idea de asociar el concepto de la recuperación en la planificación de las operaciones aéreas. Todo esto se vio limitado por la no disponibilidad de medios de salvamento para las operaciones sobre tierra y debido a la situación estratégica del TO.

Detectadas estas falencias se empezó a trabajar en el desarrollo del helicóptero como aeronave de rescate. Esta experiencia supuso el germen del ByRCOM sobre tierra con la utilización del helicóptero como esencial herramienta de recuperación.

## **Guerra de Corea<sup>34</sup>**

Fue en la Guerra de Corea donde el empleo estandarizado de los helicópteros, con escolta de cazas, salvó muchas vidas de tripulantes derribados en territorio enemigo. Cada una de estas misiones contaba con una gran infraestructura detrás, que le brindaba superioridad aérea y un comando y control que le permitía centralizar todas las operaciones de rescate.

---

<sup>33</sup> Sanchiz Pons Op. Cit., p. 390 -395

<sup>34</sup> 1er.Ten. Falcinelli, Op.Cit., p. 10

Estados Unidos comprendió entonces la necesidad de equipar y adiestrar a unidades específicas y surgió así en abril de 1946 el Aeronautical Rescue Service (ARS). El 4 de septiembre de 1950 se llevó a cabo el primer rescate de un piloto tras las líneas enemigas con un helicóptero, asistido por una patrulla aérea de escolta armada.

El éxito del ARS en Corea se debió a varios factores. En primer lugar, la superioridad aérea constante garantizó la seguridad de los helicópteros.

Segundo, se estableció una estructura de mando y control que permitió centralizar la información y descentralizar la ejecución a través de un centro de operaciones conjunto.

Tercero, se modernizaron las aeronaves de recuperación. El hidroavión “Albatros” reemplazó a los ya antiguos “Catalina” y se incorporaron los helicópteros Sikorsky H-19 que con mayor capacidad y radio de acción, permitía alcanzar cualquier punto del TO, posicionarlos en el frente de combate o en determinadas islas cerca de zonas preestablecidas, para lanzarlos en caso de emergencia.

En cuarto y último, está el mejoramiento de los equipos personales de supervivencia introduciendo una radio de emergencia que permitió, por primera vez, la participación activa del superviviente en su rescate, revolucionando las tácticas de recuperación.

Este nuevo tipo de conflictos limitados, caracterizados por una clara superioridad aérea dentro de un TO definido y con el helicóptero como principal sistema de recuperación; definen el concepto de la ByRCOM moderna<sup>35</sup>.

Hacia 1958, los enormes gastos del programa nuclear obligaron a recortar el presupuesto de defensa en áreas “menos prioritarias” como el Rescate en Combate y para esa tarea se utilizaron recursos civiles. En esta situación entró Estados Unidos a la Guerra de Vietnam, donde tuvo que trabajar con equipos insuficientes y obsoletos.

## **Guerra de Vietnam**

Paralelamente la NASA (*National Aeronautics and Space Administration*. Administración Nacional de la Aeronáutica y el Espacio, de los Estados Unidos de América) impulsaba el desarrollo de un helicóptero capaz de recuperar las cápsulas

---

<sup>35</sup> Pedrosa Rey Op.Cit., p. 396 - 399

espaciales que caían al mar luego de sus travesías espaciales; lo que permitió a la USAF (*United States Air Force*. Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América) contar con una plataforma de alcance ilimitado, por contar esta con reabastecimiento en vuelo, gran capacidad de carga y un razonable sistema de autoprotección: el helicóptero Sikorsky HH-53 Super Jolly Green<sup>36</sup>.

Con esta aeronave y un buen avión de escolta a baja altura como el A-1 Skyraider, comenzaron a progresar las tácticas ByRCOM y su doctrina de sustentación. Se trabajó especialmente sobre el tiempo de reacción y supresión de interferencia enemiga<sup>37</sup>.

La política general durante la guerra de Vietnam fue no ahorrar esfuerzos en medios (material y personal) si un combatiente quedaba aislado. Así el ARS ganó un gran prestigio, y la moral de los combatientes se incrementó notablemente<sup>38</sup>.

Las tácticas fueron un reflejo de Corea, pero en este paso también debieron continuar con los cambios, tanto en los aspectos tecnológicos como doctrinarios para adecuarse a la nueva situación. Tal es en el caso de los penetradores de foresta para ingresar en la selva y el especial énfasis en los equipos personales y el adiestramiento en supervivencia<sup>39</sup>.

Si bien durante casi todo el transcurso de la guerra la principal amenaza para los helicópteros fue el armamento ligero (calibre 20mm. o menor y por debajo de 1500fts. AGL), a medida que transcurrió el tiempo y se volaba más al norte, las amenazas se incrementaron con artillería anti-aérea (AAA) y misiles tierra-aire (SAM: *Surface to Air Missile*) especialmente portátiles. Surgió así el concepto de una fuerza ByRCOM (Paquete) para asegurar la protección de los vulnerables helicópteros<sup>40</sup>.

Sin embargo la limitación tecnológica de las aeronaves obligaba a operar normalmente de día. Así las cosas, la táctica a emplear era acceder a un área de espera segura y una vez localizado el superviviente por los “Sandy” (Aviones de escolta), los helicópteros procedían a la extracción a muy baja cota. Era en esta fase de la operación donde se producían la mayor cantidad de derribos.

---

<sup>36</sup> 1er.Ten. Falcinelli, Op.Cit., p. 10

<sup>37</sup> *Ibíd*em, p. 10

<sup>38</sup> Pedrosa Rey Op.Cit., p. 396 - 399

<sup>39</sup> Cap. Luzardo, Op. Cit., p. 6

<sup>40</sup> 1er.Ten. Falcinelli, Op.Cit., p. 11

Era de vital importancia saber con exactitud, para seguridad de los rescatistas y los rescatados; si la información recibida, supuestamente de un piloto derribado, no era una maniobra enemiga y de este modo hacer fracasar toda la operación. Para esto, se analizaron y mejoraron las técnicas de autenticación y se estudiaron las especificaciones que deberían reunir los helicópteros de ByRCOM.

Es para resaltar que durante la guerra de Vietnam los esfuerzos ByRCOM de cada servicio, no estuvieron nunca coordinados bajo un mando único.

Durante este conflicto, el helicóptero ingresa en la escena del empleo estratégico y político, donde en 1970, el gobierno de los Estados Unidos intenta una osada operación para rescatar a aproximadamente setenta y cinco prisioneros de guerra, cautivos en la prisión de Son Tay<sup>41</sup>, que se encontraba a un poco más de veinte millas de Hanoi.

Si bien la operación no tuvo éxito en lo operativo, ya que no pudo rescatar a ninguno, por haber sido los prisioneros, mudados a otro lugar el día previo a las acciones; tuvo mayor éxito en lo político, donde demostró que los helicópteros podían utilizarse en todo tipo de operación, en cualquier terreno, clima y sin importar la distancia.

Gracias a este acontecimiento, la utilización de estas aeronaves, pasó a un plano principal a la hora de planificar una operación militar de gran envergadura<sup>42</sup>.

## **Guerra Fría**

A pesar de las experiencias recogidas, los errores pueden repetirse. Luego de Vietnam y durante la Guerra Fría, debido a la delicada situación política de los conflictos y a sus posibles repercusiones mundiales, las Operaciones de Fuerzas Especiales (SFO's: *Special Forces Operations*) adquirieron una relevante importancia. Esto extendió el alcance del ByRCOM, no solo ya a tripulaciones aéreas derribadas, sino a cualquier combatiente que quedara aislado. Además debido a las características estratégicas de los distintos Teatros de Operaciones (TO) era muy poco factible la realización de operaciones aéreas tradicionales de ByRCOM<sup>43</sup>.

Un ejemplo de este concepto es la "Operación Eagle Claw" y su "desastre en Desert One"<sup>44</sup>. Eagle Claw (Garra de Águila) fue una acción militar estadounidense,

---

<sup>41</sup> McKinney; Ryan, 2001: 27 - 40

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 40

<sup>43</sup> 1er.Ten. Falcinelli, Op.Cit., p. 11

<sup>44</sup> McKinney; Ryan, Op. Cit., p. 41 - 87

ordenada por el presidente Jimmy Carter, para tratar de poner fin a la “Crisis de los rehenes en Irán” mediante el rescate de cincuenta y dos ciudadanos norteamericanos mantenidos cautivos en la embajada de EE.UU. en Teherán, el 24 de abril 1980.

La operación enmarcada en el apogeo de la inestable guerra fría, consistía en una maniobra conjunta entre el ejército, la armada, la fuerza aérea y la infantería de marina de los Estados Unidos.

Fuerzas de asalto del ejército, transportadas por helicópteros de la armada, operados por pilotos de la infantería de marina y apoyados con aviones de la fuerza aérea; despegando desde un portaaviones en el golfo de Omán, debían aterrizar en la salina “Dash e Kavir”, denominada “Desert One”, en el centro de Irán. Allí se reabastecerían de combustible desde aviones de transporte de la fuerza aérea, para finalmente tomar por asalto la embajada y el aeropuerto en Teherán.

Cumplida la tarea de reabastecimiento, cuando la fuerza se disponía a salir de la salina, uno de los helicópteros se estrelló contra uno de los aviones de transporte que contenía combustible. El fuego resultante destruyó ambas aeronaves y mató a ocho soldados. La operación fue abortada.

Finalmente los rehenes fueron liberados indemnes ocho meses después.

El fracaso de la operación y la humillación pública que siguió, dañaron el prestigio norteamericano en todo el mundo, y probablemente haya influido en la victoria de Ronald Reagan frente a Jimmy Carter, en la elección presidencial de diciembre 1980<sup>45</sup>.

En el afán de solucionar errores anteriores, y con un equivocado concepto de la conjuntas, “se forzó una operación conjunta”, poniendo a pilotear a los helicópteros mas aptos, los de la marina, a los pilotos menos preparados, los de la infantería de marina. Ésto por imperar en el nivel estratégico militar, el criterio de dar protagonismo a todas las fuerzas armadas en las operaciones<sup>46</sup>.

Esta operación demostró, que un equivocado concepto de acción militar conjunta, como es el equitativo protagonismo de las fuerzas, puede llevar al fracaso.

---

<sup>45</sup> *Ibíd*em, p. 41 - 87

<sup>46</sup> *Ibíd*em, p. 41 - 87

## **Primera Guerra de Irak**

Así la Guerra del Golfo Pérsico encontró un ARS nuevamente debilitado y con material solo apto para operaciones de corto alcance. Esto hizo que la responsabilidad del ByRCOM recayera en el Comando de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea y en el Regimiento de Aviación de Operaciones Especiales del Ejército; que en los inicios de la guerra, estaban sumamente ocupados en la planificación de sus propias operaciones<sup>47</sup>.

Finalmente a mediados de octubre de 1990, el sistema de rescate estuvo listo.

El 21 de enero de 1991, el derribo de un avión F-14 de la marina estadounidense “Slate 46”, y su posterior recuperación 130 millas dentro de territorio iraquí, demostraría que una respuesta conjunta era eficiente<sup>48</sup>.

Esta operación, se constituyó en la primera misión de rescate en combate exitosa desde Vietnam.

Lo anterior volvió a confirmarse, el 21 de febrero del mismo año, esta vez un equipo de fuerzas especiales del ejército infiltrada 140 millas dentro de territorio iraquí, que fue descubierto y debió ser extraído inmediatamente “The A-team Compromise”<sup>49</sup>.

Nuevamente una fuerza conjunta demostró ser la solución apropiada.

En esta conflicto, el concepto que se impuso fue el de “guerra quirúrgica” con ataques selectivos a objetivos militares y bajas propias mínimas. La opinión pública mundial pudo seguir los acontecimientos del conflicto a través de la televisión, teniendo un gran impacto la aparición de pilotos capturados por tropas iraquíes que los utilizaban en una campaña de acción psicológica contra las fuerzas de la coalición<sup>50</sup>.

Una de las principales características de esta contienda fue el avanzado sistema de defensa aéreo iraquí, principal amenaza para los helicópteros. A partir de aquí, la inteligencia sería, un requisito indispensable para la realización de cualquier misión ByRCOM<sup>51</sup>.

Se incluyeron instrucciones especiales de evasión y rescate para los combatientes, como códigos y procedimientos de autenticación, se estandarizaron documentos

---

<sup>47</sup> McKinney; Ryan, Op. Cit., p. 137 - 138

<sup>48</sup> Ibid., p. 137 - 142

<sup>49</sup> Moentmann, Holland, Wolver, 1998: 45

<sup>50</sup> 1er.Ten. Falcinelli, Op. Cit., pp. 11 - 12

<sup>51</sup> Pedrosa Rey Op.Cit., p. 396 - 399

como el “Informe de Personal Aislado” (ISOPREP: *Isolated Personnel Report*) o el Plan de Evasión, de cumplimiento obligatorio por todos los combatientes<sup>52</sup>.

Se incorporó como nuevo procedimiento para las misiones aéreas, la confección de rutas de escape y recuperación preplaneadas (Spider Routes) y en las reuniones previas a las salidas de combate, se incluyó la información ByRCOM diaria<sup>53</sup>.

A pesar de los avances introducidos, las recuperaciones que se efectuaron fueron mínimas, debido principalmente a problemas de interoperabilidad de las radiobalizas personales y los sistemas de localización aliados; y a los procedimientos ByRCOM establecidos, para los que en un principio, solo estaban preparados los norteamericanos<sup>54</sup>.

Se evidenciaron aquí algunos factores mandatorios para el éxito de una misión RESCOM llevada a cabo por una coalición de fuerzas. La comunicación entre los supervivientes y las fuerzas de recuperación es esencial, por lo que es preciso que todos los medios sean compatibles, independientemente de su origen o nacionalidad y un entrenamiento específico del combatiente en procedimientos de supervivencia, evasión, resistencia y escape, para favorecer su recuperación<sup>55</sup>.

Las enseñanzas extraídas y el impulso que supuso este conflicto para el RESCOM fueron de gran trascendencia y abrieron los ojos de los países miembros de la coalición sobre la necesidad de desarrollar el RESCOM. Es así que los estados europeos miembros de la OTAN, ya prepararon su propia doctrina, basada en la ya probada norteamericana<sup>56</sup>.

La guerra del Golfo de 1991 volvió a las bases la operación de los helicópteros, recuperando personal aislado detrás de las líneas enemigas (ByRCOM) y permitiendo mantener una elevada moral en las tripulaciones aéreas para la consecución de la guerra<sup>57</sup>.

## **Black Hack Down**

---

<sup>52</sup> 1er.Ten. Falcinelli, Op.Cit., p. 12

<sup>53</sup> *Ibíd*em, p. 12

<sup>54</sup> Pedrosa Rey Op.Cit., p. 396 - 399

<sup>55</sup> Fuerza Aérea Argentina, Op. Cit., pp. 14 - 18

<sup>56</sup> Sanchiz Pons Op. Cit., p. 390 -395

<sup>57</sup> *Ibíd*em, p. 390 -395

Un nuevo tipo de conflictos, para la época, los enmarcados en misiones de la ONU, demandó operaciones de ByRCOM.

En Somalia, en 1993, dos Helicópteros del Ejército de los EEUU fueron derribados por fuerzas irregulares locales, imponiendo la necesidad de recuperar a sus tripulantes aislados, en la ciudad de Mogadishu<sup>58</sup>.

El contexto de la misión UNITAF (Unified Task Force), restringía el uso del poder militar tradicional, por lo que la recuperación implicó empeñar en un ambiente urbano, fuerzas terrestres del ejército, sin apoyo de fuego.

La operación provocó dieciocho muertos y más de setenta heridos. Al hacerse público estos resultados en EEUU, donde se pudieron ver imágenes de soldados muertos siendo ultrajados por somalíes, el presidente Bill Clinton, se vio obligado a retirar las fuerzas de Somalia<sup>59</sup>.

Este rescate es un ejemplo del impacto que tiene la opinión pública sobre las operaciones militares, a través de su influencia en la política. Mas aún en la actualidad, con el alcance de los medios masivos de comunicación<sup>60</sup>.

### **Guerra de los Balcanes<sup>61</sup>**

Durante el conflicto de la ex Yugoslavia, a diferencia de la Guerra del Golfo donde las defensas aéreas fueron en su mayoría destruidas o de Vietnam con un sistema de defensa aéreo muy pobre; el sistema de defensa aéreo funcionó eficazmente hasta muy avanzadas las operaciones (septiembre de 1995). La inteligencia adquirió una gran relevancia en la localización de las amenazas.

Se estableció que la recuperación se realizaría especialmente de noche, a muy baja cota y con grandes paquetes de aviones que garantizarían la supervivencia de los helicópteros.

Agravó este cuadro de situación, la geografía montañosa del TO y su climatología de montaña caracterizada por formaciones nubosas y fenómenos asociados.

---

<sup>58</sup> McKinney; Ryan, Op. Cit., p. 143 - 158

<sup>59</sup> Ibídem, p. 143 - 158

<sup>60</sup> Ibídem, p. 143 - 158

<sup>61</sup> McKinney; Ryan, Op. Cit., p. 159 - 178



Esto repercutió en un tiempo de respuesta tres veces mayor al de otros conflictos y a la disolución del concepto “radio de acción” de las aeronaves por tener que volar dentro de la montaña, evadir amenazas, esperar a tener comunicación con el superviviente y regresar a bases alejadas.

Dio muy buen resultado el empleo táctico de portaaviones que situados cerca de la costa, permitían el despegue de todo el paquete en un tiempo muy reducido.

Se pudo constatar la importancia que tiene el superviviente en todo el proceso. Su entrenamiento en técnicas de supervivencia, evasión, resistencia y escape y el conocimiento y aplicación del plan y procedimientos RESCOM para favorecer su recuperación.

El muy publicitado derribo del Capitán Scott O'Grady “Basher Five-Two”<sup>62</sup>, de la USAF, derribado en Bosnia-Herzegovina, en junio de 1995, es un ejemplo de cómo un aviador derribado y el esfuerzo ByRCOM para recuperarlo, puede tener implicancias más allá del problema táctico de la recuperación.

Sólo se puede especular acerca de la reacción del público norteamericano si O'Grady hubiera sido capturado y maltratado por el Serbios. Pudo haber variado desde la condena al papel serbio en el la guerra civil, a pedidos de medidas más agresivas a la participación militar de EE.UU. en el conflicto. Ambos modos de acción hubieran tenido importantes repercusiones diplomáticas y políticas.

A diferencia del caso de Somalia, en este evento, la respuesta fue una operación de ByRCOM planeada y ejecutada en forma conjunta, con un resultado exitoso<sup>63</sup>.

### **Conflicto por las Islas Malvinas**<sup>64</sup>

Una consideración particular merece el conflicto por nuestras Islas Malvinas, a raíz del cual las Fuerzas Armadas Argentinas (FFAA) son unas de las pocas en el mundo con experiencia real y reciente en materia de Búsqueda y Rescate en Combate.

La guerra de 1982 sorprendió a las FFAA, y el ByRCOM no fue la excepción. Ninguna de las tres fuerzas armadas sabía como planificar y realizar operaciones de búsqueda y rescate en combate.

---

<sup>62</sup> *Ibidem*, p. 179 - 192

<sup>63</sup> *Ibid.*, p. 159 - 169

<sup>64</sup> 1er.Ten. Falcinelli, *Op.Cit.*, pp. 12 - 14

Se pueden hallar en el conflicto ejemplos de misiones de rescate. Todas con altos niveles de valentía, improvisación y buena voluntad; ya que si bien los medios eran aptos para la zona de operación, no lo eran para la tarea y carecía de la doctrina necesaria.

Cada una de las fuerzas, por su falta de experiencia en combate, aplicó lo que conocía: procedimientos de ByR, propios de operaciones en tiempos de paz, modificados ingeniosamente según las necesidades y los medios disponibles.

Algunas resultaron exitosas, como el improvisado rescate del Teniente de Navío José César Arca, con un helicóptero del Ejército (Anexo 2); y otras fatales, como en el caso del ARA A-9 “Alferez Sobral” de la Armada (Anexo 3) y el intento de rescate de la tripulación del pesquero Narwal con un helicóptero Puma del Ejército (Anexo 4).

Solo en el caso de la Fuerza Aérea (FAA), se encuentran indicios de planificación, organización y ejecución de misiones de ByRCOM mas escolásticas.

Esta fuerza estableció Centros Coordinadores de Búsqueda y Rescate, tanto en el continente como en las Islas. Distribuyó medios específicos de búsqueda y rescate (aviones y helicópteros) en posiciones costeras continentales, y desplegó a las Islas, como parte del Componente Aéreo del TO Malvinas, un Escuadrón Aeromóvil de helicópteros para cumplir esta tarea<sup>65</sup>. Fue ésta, la primera unidad ByRCOM de la FAA.

El Ejército por su parte desplegó a las Islas medios aéreos de plano rotativo, pero como elementos orgánicos de sus unidades allí desplazadas, con sus habituales tareas de apoyo y no con la específica de ByRCOM, que no la concebía como una tarea particular<sup>66</sup>.

La Armada sin embargo, desplegó medios navales específicos para la tarea, en el espacio marítimo, pero con una neta concepción de tiempo de paz.

El Escuadrón Helicópteros Malvinas (Esc. Heli. MLV) realizó 404 salidas de combate, y se recuperaron siete pilotos y veinticinco naufragos. Sin embargo nunca tuvieron escolta de protección, ni siquiera con aviones enemigos a la vista. Nunca aplicaron procedimientos de identificación. Realizaron patrones de búsqueda de

---

<sup>65</sup> Cap. Luzardo, Op. Cit., p. 2

<sup>66</sup> Falcón, 2006: 77

tiempo de paz, en presencia del enemigo, y un sin número mas de contraindicaciones propias de la inexperiencia y del desconocimiento de la problemática de la ByRCOM.

Como ya se mencionó, hicieron lo que sabían hacer: ByR de tiempo de paz. Afortunadamente con una gran cuota de suerte.

Además del RESCOM, por carecer de más medios y de doctrina de empleo, al Esc. Heli. MLV, aprovechando la flexibilidad, principal capacidad de los helicópteros, se le encomendaron realizar otras tareas, como transporte de personal y material, abastecimiento aéreo, defensa de instalaciones y evacuaciones sanitarias. Distrayendo así los pocos medios disponibles en otras misiones.

Durante la contienda prácticamente no hubo acción conjunta. Cada fuerza llevó adelante los rescates como mejor le apreció, más allá de algunas coordinaciones en los niveles más bajos.

La doctrina existente en ese momento era la de ByR, y no la de ByRCOM. Así los medios y el entrenamiento respondían a ella.

Estas circunstancias obligaron a que el Esc. Heli. MLV tuviera que improvisar procedimientos tales como volar durante momentos de baja visibilidad, buscando una solución de compromiso entre la propia supervivencia y la localización del superviviente.

Emplear un solo helicóptero, con lo cual se buscaba no ser detectado o constituir un blanco poco rentable, en caso de serlo; con la consiguiente imposibilidad de cumplir la misión ante cualquier eventualidad.

Utilizar recursos de comunicaciones no convencionales, como “puentes” de comunicaciones en HF con familiares radioaficionados de los pilotos, que en sus hogares en el continente, tenían estos equipos y en clave, retransmitían las comunicaciones entre los helicópteros en vuelo a baja altura y los Centros Coordinadores de ByRCOM para asegurar el comando y control de las operaciones. Ya que por la geografía de las islas y la permanente amenaza de las patrullas aéreas enemigas, los helicópteros debían volar bajo y esto implicaba perder enlace en VHF con el puesto de comando<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> Com. Longar, 2001: pp 46-49

Emplear radares de tiro de AAA para posibilitar el aterrizaje nocturno, donde se había improvisado un helipuerto balizado con linternas personales, ya que el aeródromo no contaba con facilidades para la operación nocturna<sup>68</sup>.

Uno de los problemas que no se pudo resolver, fue la correcta autenticación de los supervivientes. Tampoco los tripulantes eyectados tenían seguridad de que los rescatadores que venían a su encuentro fueran propia tropa<sup>69</sup>.

Como conclusión, la supervivencia de los combatientes argentinos aislados en territorio hostil y a merced de las tremendas condiciones climatológicas del atlántico sur, dependieron de la voluntad, capacidad e iniciativa de los elementos de rescate para innovar procedimientos.

La doctrina de conducción y de procedimientos fue inadecuada para tiempos de guerra.

No existió un accionar conjunto y centralizado que aproveche la complementariedad de las fuerzas armadas y brinde un servicio eficaz.

A modo de corolario de esta reseña histórica, se puede inferir que la evolución del RESCOM en todos sus aspectos, no ocurrió de forma casual y espontánea. Se fue transformando a medida que fueron cambiando las épocas, los escenarios, los avances tecnológicos lo permitieron y las implicancias de los conflictos lo determinaban.

Así partiendo del concepto original de no dejar al combatiente aislado librado a su suerte y asumiendo que él es el bien más valioso de cualquier Fuerza Armada, se fueron desarrollando las doctrinas, medios, entrenamientos y tácticas necesarias para acompañar la evolución de los conflictos.

En el caso particular de las FFAA argentinas, tienen la invaluable vivencia del ByRCOM real y actual, donde los esfuerzos, que sus miembros realizaron para salvar a otros camaradas durante la guerra, fueron acciones de una voluntad descomunal y un ingenio deslumbrante, pero de una evidente falta de planificación institucional. Experiencia que no debe ser desperdiciada.

Muestra de esto, es el siguiente extracto del Informe Rattenbach:

---

<sup>68</sup> *Ibidem*, pp 46-49

<sup>69</sup> *Ibidem*, pp 46-49

*“..Otro problema que se suscitó con Fuerza Aérea, fue por las búsquedas y rescates. Las doctrinas y los planes de cada una de las fuerzas difieren sustancialmente en ese aspecto, de tal modo que no hubo centralización del problema de búsqueda y rescate, sino que directamente las Fuerzas actuaron teniendo como factor común los buques con balizas que se estacionaron en el mar, y actuaron independientemente”<sup>70</sup>.*

Ésto permite reflexionar sobre si la ByRCOM es una necesidad operacional a planificar y prever, o una respuesta de último momento.

---

<sup>70</sup> Informe Rattenbach. Declaraciones. Tomo II , 2012: 296-297

### CAPÍTULO III

Este capítulo analiza la forma en que un país referente como Estados Unidos, organiza el rescate en combate; y cual es la situación argentina en este aspecto.

La situación actual del ByRCOM se encuentra enmarcada en una tendencia global caracterizada por la diversidad de tareas que realizan las fuerzas armadas, de vez en cuando de combate.

Aquí se encuentran, por ejemplo las misiones de paz y las de estabilización y reconstrucción de países luego de destructivos conflictos. Los que normalmente se desarrollan en ambientes urbanos y contra fuerzas no regulares, que afectan a la población civil y su infraestructura vital.

En lo que a doctrina se refiere, el “*Doctrine for Joint Combat Search and Rescue. Joint Publication 3-50.2*”, subraya que la ByRCOM es una responsabilidad del comandante del teatro de operaciones, que debe ser ejecutada por cada componente específico. Y conjunta, cuando las capacidades de estos componentes se ven superadas<sup>71</sup>.

Asimismo enfatiza que la planificación, coordinación y ejecución conjunta de esta tarea, debe ser la norma y no la excepción. Incluso desde tiempo de paz, antes de la guerra.

A modo de ejemplo, los Estados Unidos históricamente ha puesto poco énfasis en el rescate en combate en tiempos de paz y gastado enormes recursos en él, en tiempo de guerra<sup>72</sup>.

Para capitalizar esta experiencia, en los últimos años ha tratado de incorporar en cada fuerza capacidades conjuntas.

Esta acción es resistida por las fuerzas, que beben distraer medios por naturaleza escasos, previstos para cumplir tareas propias, en satisfacer necesidades de otros componentes o agencias.

Además esta interacción exige altos niveles de integración y compatibilidad que demandan un gran esfuerzo de preparación.

---

<sup>71</sup>Joint Chief of Staff, 1996: I-1

<sup>72</sup> Moentmann, Holland, Wolver, 1998: 45

En resumen, la doctrina de referencia vigente (EE.UU.), plantea que la ByRCOM es una responsabilidad del comandante de teatro de operaciones, que es conjunto. Por ende es una tarea conjunta. Que sin embargo, debe ser ejecutada por los componentes específicos con sus medios. Y que solo cuando sus capacidades se vean superadas, se debe recurrir a una respuesta conjunta<sup>73</sup>.

Este conflicto entre la responsabilidad conjunta y la ejecución específica, trata de solucionarse remarcando que deben existir fluidas coordinaciones entre el comando del teatro y los componentes<sup>74</sup>.

También implica una duplicación de los esfuerzos de planificación, control y coordinación, ya que estas tareas se ejecutan tanto en el comando del teatro como en los comandos de componente.

Así en una situación incierta, compleja y donde el tiempo es determinante; como es una operación de ByRCOM, donde una comunicación eficaz es mandataria; una relación de comando poco clara y dificultosa, que suele producir demoras y confusión, puede llevar al fracaso de la misión, el personal capturado o muerto y la pérdida de la fuerza de rescate.

La situación argentina en esta materia responde a la realidad internacional en la que vive.

Por encontrarse geográficamente ubicada en “una zona de paz”, como es el extremo sur de América, gran parte del accionar de sus fuerzas armadas se encuentra comprendido en el marco de las operaciones de paz de la ONU, y ejercicios de integración regional.

Esta realidad operacional hace que no experimente la necesidad real del rescate en combate.

Yendo de lo general a lo particular, el primer sustento de esta tarea se encuentra, en el Decreto PEN 1116/96, Directiva para la realización del Planeamiento Militar conjunto, que le asigna al Instrumento Militar de la Nación, la misión principal de preservar la vida de los habitantes<sup>75</sup>. Recordemos que el esfuerzo bélico alcanza a todos los ciudadanos. Más aún aquellos afectados por la guerra.

---

<sup>73</sup> Moentmann, Holland, Wolver, Op. Cit., p. 47

<sup>74</sup> Ibid., p.50

<sup>75</sup> Decreto 1116/96. Anexo 1, Punto 2

En lo que a doctrina conjunta se refiere, no hay un documento que se ocupe de esta responsabilidad.

Solo en el caso de la Fuerza Aérea, se encuentra un cuerpo doctrinario completo, doctrina básica<sup>76</sup>, de conducción<sup>77</sup> y de procedimiento<sup>78</sup>, que sustente esta tarea.

Como en el caso de los Estados Unidos y en la mayoría de los países, la doctrina del instrumento militar argentino, subraya que la ByRCOM es una responsabilidad de cada fuerza armada (específica); y que una respuesta conjunta solo se puede dar, cuando sus capacidades se vean superadas.

La misma doctrina enfatiza que el desarrollo de medios, la instrucción y el adiestramiento, la planificación, coordinación y ejecución de las operaciones, deben ser conjuntas. Aparecerá así el conflicto, cuando deba asignarse prioridad a tareas conjuntas sobre las específicas. Momento en que los medios serán insuficientes, atentos a su naturaleza.

Lo hasta aquí reseñado demuestra el desafío y la complejidad de concebir a las operaciones de ByRCOM con una concepción conjunta.

---

<sup>76</sup> Fuerza Aérea Argentina, 2010a: Pág. 39, Anexo Alfa.

<sup>77</sup> Fuerza Aérea Argentina, 2010b: Pág. 7, Párr. 59.

<sup>78</sup> Fuerza Aérea Argentina, Op. Cit., p. 6, párr 7.



## **CONCLUSIONES**

Por medio de estas conclusiones se trata de responder al interrogante motivo del presente trabajo: ¿Cómo brindar en la Argentina del siglo XXI, un servicio eficiente de ByRCOM?

Se comprobó la hipótesis de que, contar desde tiempo de paz con un organismo conjunto e interagencial que planifique, coordine y conduzca las operaciones de ByR / ByRCOM; es la mejor forma.

Esta afirmación se sustenta en la verificación del primer objetivo particular, de que es en el ámbito militar donde debe implementarse este organismo, atento a la naturaleza compleja y adversa de la situación de conflicto, donde la existencia de una inteligencia en oposición, debe ser considerada.

Por esta característica propia de la guerra, deben ser “los profesionales de la guerra”: los militares, quienes la diseñen, desarrollen y ejecuten.

Sin embargo por la trascendencia del bien que esta tarea preserva: la vida humana; las prácticamente infinitas situaciones en que éstas pueden llegar a tener que realizarse; y porque ninguna fuerza armada tiene “todas” las capacidades; es importante concebirla como conjunta e interagencial. Aprovechando, con un concepto sinérgico, las mejores cualidades de cada entidad. Civil o militar.

Se observó que las características de complejidad, inmediatez y sorpresa que tiene la búsqueda y el rescate, imponen procesos de alistamiento de los recursos humanos, materiales, de infraestructura y financieros, que insumen mucho tiempo. Razón por la cual, el sistema debe ser preexistente al evento y estar listo para actuar siempre y en todo lugar.

La guerra amplifica estas características, por lo que llegado el momento, el sistema de ByRCOM debe responder eficazmente.

Por esto, es clave que el sistema de ByRCOM funcione desde tiempo de paz. Luego es tarde.

Los medios (humanos y materiales) militares, por estar preparados para operar en una condición mas demandante, cuentan con mayores capacidades que sus equivalentes civiles. Por esto pueden operar perfectamente en tiempo de paz. No

ocurre lo mismo a la inversa.

Esto les permite adiestrarse, brindar un servicio más eficiente y en alguna medida compensar la mayor inversión que los estados hacen en ellos.

Estas operaciones no solo salvan vidas, recuperan el recurso más valioso para sostener el esfuerzo bélico en el tiempo: el humano; irremplazable en el corto plazo. Recordemos que la guerra la soportan las sociedades con sus impuestos y con sus hijos. Militares y civiles. Combatientes y no combatientes.

En el cumplimiento del segundo objetivo particular, al analizar las características y modalidades que este servicio debería tener en Argentina, se verifica la segunda parte de la hipótesis. Ésta establece la adopción de la forma “estado mayor núcleo”, durante la paz, y la de “Comando Conjunto Subordinado de Búsqueda y Rescate en Combate (CCByRCOM)”, durante la guerra, con un estado mayor completo, que planifique, coordine y controle las operaciones.

El tiempo de paz, al ser una situación menos exigente, permite que un “estado mayor núcleo”, con menor cantidad de personal, cubra las necesidades de los departamentos del estado mayor.

Durante este período se debe prestar especial atención al desarrollo de medios, cuidando de no caer la trampa de pensar que medios civiles, por ser mas baratos, pueden cumplir tareas militares.

Se debe intensificar el adiestramiento conjunto, factor determinante para un ByRCOM eficaz. Buscando siempre la máxima sinergia en la complementariedad de las fuerzas armadas, y concibiendo la Búsqueda y Rescate en Combate, como una acción militar y no como una acción aérea, naval o terrestre.

Todo esto sin perder de vista la integración y cooperación con agencias civiles, que también son parte del potencial nacional movilizable en caso de guerra.

No descuidar la inteligencia. Actividad que por su naturaleza “debe” realizarse en la paz, antes de que se desate el conflicto, y es de vital importancia para las complejas y vulnerables operaciones de rescate en combate.

Estas precauciones posibilitarán que en caso de tener que intervenir en un conflicto, y se conforme un Comando Conjunto Subordinado de Búsqueda y Rescate en Combate (CCByRCOM), este cuente con medios aptos, una estructura de comando

apropiada y la autoridad necesaria para ejecutar esta tarea.

Es responsabilidad del comandante del teatro de operaciones asegurar la supervivencia del personal a su cargo. Para ésto debe garantizar un servicio de ByRCOM eficaz. Ubicar este Comando Subordinado a la par de los componentes clásicos con una relación de comando de coordinación y apoyo, tiene la ventaja de que exime a aquellos, de la tarea de planificar, coordinar y controlar las operaciones de rescate; permitiéndoles que se ocupen de sus tareas propias (Anexo 5).

Esta nivelación facilita la comunicación y coordinación, tan necesarias para el accionar conjunto. Y en caso de necesitar fijar prioridades, se puede recurrir directamente al comandante del teatro para resolver el conflicto.

Su función será la de planificar, coordinar y controlar operaciones de rescate conjuntas, que serán ejecutadas por los componentes con sus medios.

En caso que la dificultad de la situación así lo imponga, y las capacidades de los componentes se vean superadas, podrá requerir medios adicionales al nivel estratégico militar, a través del comandante del teatro de operaciones; o conformar una Fuerza de Tareas Conjunta.

## **BIBLIOGRAFIA**

### **LIBROS**

- Falcón, Antonio Emilio. 2006. *Ángeles sobre la turba*. Buenos Aires. Círculo Militar.
- McKinney, Mike. Major; Ryan, Mike. 2001. *Chariot of the damned*. New York. Thomas Dunne Books.

### **TESIS**

- Capitán Oscar Luzardo. 2005. *Rescate en Combate*. Buenos Aires. ESGA (Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina).
- Primer Teniente Daniel Alberto Falcinelli. 2007. *Necesidad de desarrollar la búsqueda y el rescate en combate en la Fuerza Aérea Argentina de hoy. Tesina*. Buenos Aires. ESGA (Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina).

### **REGLAMENTOS**

- a. Fuerza Aérea Argentina. *Reglamento de Doctrina Básica. RAC 1*. Buenos Aires. 2010.
- b. Fuerza Aérea Argentina. *Reglamento de Conducción Operacional. RAC 3*. Buenos Aires. 2010.
- Fuerza Aérea Argentina. *Manual de Procedimientos Aéreos de Búsqueda y Rescate en Combate. MAP 17*. Buenos Aires. 2006.
- Headquarters. Department of the Army, the Air Force and the Navy. *Combat Search and Rescue Procedures. AR525-90 / AFR 64-3 / NWP 19-2*. Washington, DC. 1985.
- a. Joint Chief of Staff. *Doctrine for Joint Combat Search and Rescue. Joint Publication 3-50.2*. Washington, DC. 1996.
- b. Joint Chief of Staff. *Joint Doctrine for Evasion and Recovery. Joint Publication 3-50.3*. Washington, DC. 1996.
- OTAN. *ATP-62. Combat Search and Rescue*. Bruselas. 2000.
- United State Air Force. *Combat Search and Rescue. Air Force Document 2-1.6*. Washington, DC, US. 1998.

## **DECRETOS**

- Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. *Directiva para la realización del Planeamiento Militar conjunto*. Decreto 1116/96.

## **INFORMES**

- Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. *“Informe Rattenbach”*. Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur. *Declaraciones. Tomo II*. Buenos Aires. Decreto 200/12.

## **ARTÍCULOS DE REVISTAS**

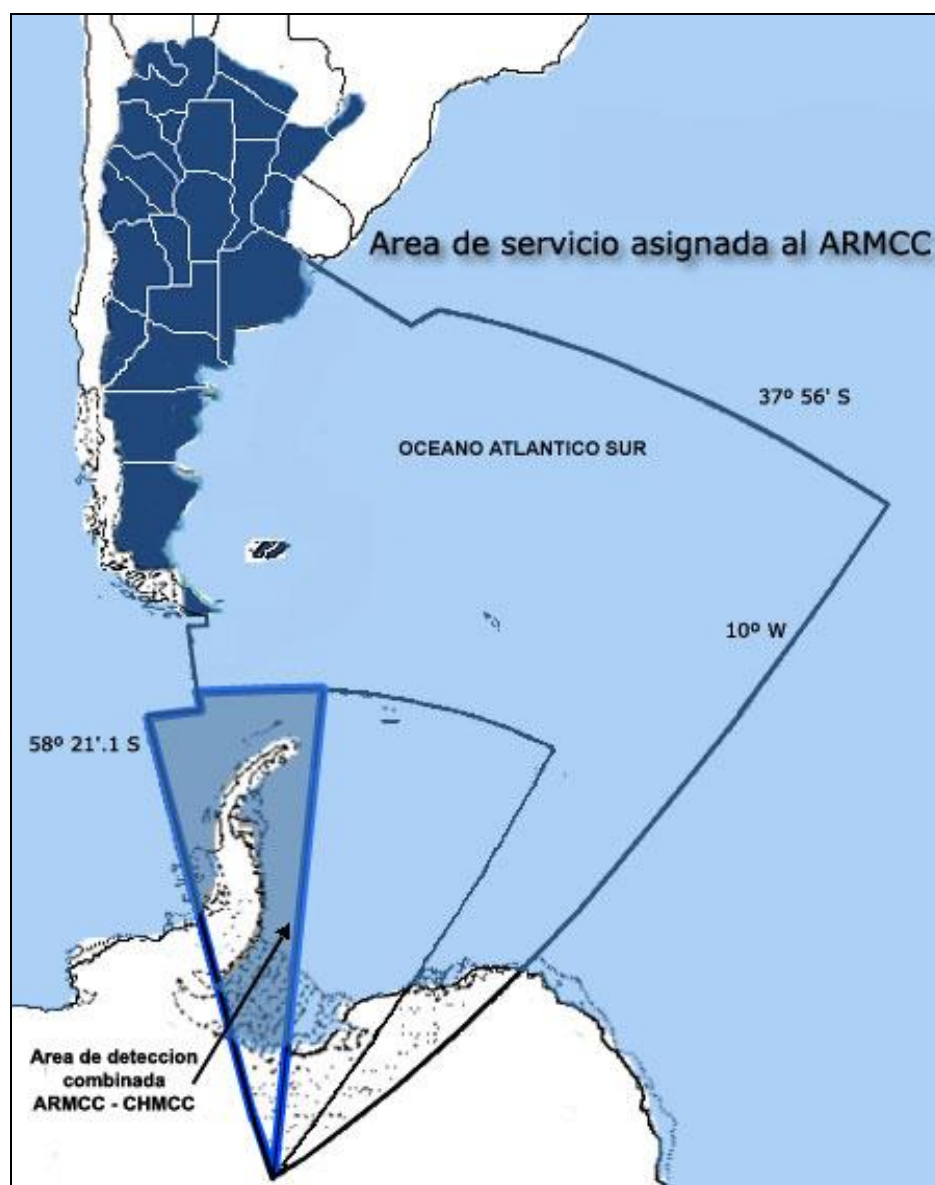
- Comodoro Longar Luis. “Rescate en Combate”. *Aeroespacio*. Buenos Aires. Mayo / Junio 2001. pp 46-49.
- División Garrote, Enrique, Comandante de Aviación; García Almenta López Muñiz, Luis, Capitán de Aviación. “CSAR, organización operativa”. *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*. Madrid. Nº 643. Mayo de 1995. pp. 405 – 411.
- Lieutenant Colonel James E. Moentmann, Major Edward E. Holland & Major Gary A. Wolver. “Joint Combat Search and Rescue. Operational Necessity or Afterthought?”. *JFQ*. Washington, DC. Spring 1998; pp. 44-51.
- Mayor Ortiz, Eric Gustavo. “Rescom, una propuesta para la Fuerza Aérea Argentina”. *RESGA (Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina)*. Buenos Aires. Nº 219. 1er semestre 2004.
- Pedrosa Rey, Ignacio M., Teniente Coronel de Aviación. “Combat SAR. ¿Una necesidad?”. *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*. Madrid. Nº 643. Mayo de 1995. pp. 396 – 399.
- Sanchiz Pons, Rafael, Coronel de Aviación. “El SAR, pasado, presente y futuro”. *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*. Madrid. Nº 643. Mayo de 1995. pp. 390 – 395.

## **PAGINAS WEB**

- <http://www.gacetamarinera.com.ar> (Armada Argentina. Gaceta Marinera)
- <http://www.rae.es> (Real Academia Española de la Lengua)
- <http://dintel-gid.com.ar>
- <http://www.fuerzaaerea.mil.ar> (Fuerza Aérea Argentina)

- <http://www.institutoaeronaval.org>
- <http://www.malvinense.com.ar>

**ÁREA DE RESPONSABILIDAD ARGENTINA PARA BÚSQUEDA Y RESCATE**<sup>79</sup>



ARMCC: Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimo de Argentina.

CHMCC: Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimo de Chile.

<sup>79</sup>Armada argentina. “Área de responsabilidad argentina para Búsqueda y Rescate”. Disponible en: <http://www.gacetamarinera.com.ar/nota.asp?idNota=720&idSec=7> Fecha de captura: 06/09/13.

**RESCATE DEL TENIENTE DE NAVÍO JOSÉ CÉSAR ARCA**<sup>80</sup>

El 21 de mayo de 1982, una sección de aeronaves A-4Q pertenecientes a la 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Armada Argentina, despegó a las 14:10 hs. con la misión de avanzar por el Estrecho San Carlos en dirección a la bahía homónima. Al llegar a la Bahía Ruiz, avista la Fragata Tipo 21 HMS "Ardent", atacándola a las 15:02 hs.

La Ardent, ya herida por haber recibido alrededor de una hora antes el ataque de aviones Dagger del Grupo 6 y Skyhawk del Grupo 5 de Caza de la Fuerza Aérea Argentina (los cuales lograron acertarle 4 bombas), vislumbraba el fin cuando la sección del Capitán de Corbeta Alberto Jorge Philippi descarga sus bombas de 500 libras, dos de las cuales hacen impacto en la popa.

Después del ataque, una Patrulla Aérea de Combate de aviones Harrier avista desde una altura de 10.000 pies a los tres aviones A-4Q que escapaban por el estrecho. Lanzados a la interceptación, el líder derriba al avión del Capitán Philippi con su misil AIM-9L "Sidewinder". En el mismo momento, su numeral hacia el propio derribando el avión del Teniente de Navío Marcelo Márquez con cañones de 30 mm. La aeronave explota sin dar ninguna chance de supervivencia a su piloto.

Posterior al derribo del Capitán Philippi, el líder cierra distancia sobre el avión del Teniente de Navío José César Arca, acertándole varios disparos con sus cañones de

---

<sup>80</sup> <http://www.institutoaeronaval.org/Malvinas/Malvinas/3ra.-Escuadrilla-Aeronaval-de-Caza-y-Ataque.html> Fecha de captura 17/10/13.



30 mm., ocasionándole pérdida de combustible y líquido hidráulico.

El Teniente Arca se dirige a Puerto Argentino, donde se eyecta cayendo al agua cerca de la costa. Será rescatado por un helicóptero UH-1H del Ejercito Argentino al mando del Capitán Jorge Svensen, quien a falta de grúa para el izado, arriesga su aeronave llegando a hundir un esquí en el agua en cumplimiento de su misión.

**ARA A-9 “ALFÉREZ SOBRAL”**<sup>81</sup>



El 27 de marzo de 1982, el aviso ARA A-9 “Alférez Sobral” parte desde Puerto Belgrano hacia el Sur, hasta ese momento ninguno de sus tripulantes había sido informado de su misión, por lo que asumían que se trataba de una misión de rutina.

El buque llega a Río Gallegos donde debía esperar órdenes, siendo sorprendidos por la noticia de la recuperación de Malvinas el día 2 de abril.

Al igual que las otras fuerzas armadas argentinas, la Armada ejecutaba la Búsqueda y Rescate en Combate de la única forma que sabía hacerlo: como Búsqueda y Rescate en tiempo de paz (ByR). Así le asignó al Alférez Sobral, como misión principal “la de patrulla, rescate y salvamento” en conjunto con su gemelo, el ARA A-10 “Comodoro Somerella”. Y éste así la ejecutó.

Inicialmente recibió la orden de actuar al Sudoeste de Malvinas, poco después se

---

<sup>81</sup> Rivera, Marcelo J. “Malvinas: El ataque contra el ARA Alférez Sobral”. Disponible en: <http://www.taringa.net/posts/info/7481382/Malvinas-El-ataque-contra-el-ARA-Alferez-Sobral.html>  
Fecha de captura: 17/10/13.

cambió su área de patrulla hacia el Noroeste. Por su lado, el “Comodoro Somerella” debería mantener su área de patrulla al Sudoeste de Malvinas.

El 1 de mayo, para cuando los británicos iniciaron la guerra abierta con el bombardeo a Puerto Argentino, el aviso “Alferez Sobral” se encontraba justo al Noroeste de las islas Malvinas, recibiendo entonces la orden de auxiliar a los tripulantes de un bombardero “Canberra” Mk.62 de la Fuerza Aérea Argentina que había sido derribado por cazas “Sea Harrier” británicos dentro de la “Zona de Exclusión Total” (ZET) de 100 millas.

Ante la situación, el comandante del buque, el capitán de corbeta (CC) Sergio Gómez Roca puso proa hacia la zona de búsqueda. El CC Gómez Roca sabía muy bien los riesgos que asumía él y su tripulación al ingresar a la ZET británica sin ningún tipo de escolta. Requerimiento básico de las operaciones de Rescate en Combate. Proteger la fuerza de rescate.

El buque tenía una tripulación de 60 hombres, incluyendo personal de buceo para tareas de salvamento. Su armamento estaba compuesto por un cañón de 40 mm y dos cañones de 20 mm, mientras que su electrónica era mínima, por lo que la posibilidad de hacer frente a cualquier amenaza británica era prácticamente nula.

El buque se mantuvo navegando en solitario todo el 1 de mayo, aún con una mar gruesa debido a la tempestad que azotaba al Atlántico Sur ese día. Tras navegar toda la noche, el 2 de mayo, el buque llega a la zona donde debería iniciar las misiones de búsqueda y rescate de la tripulación del bombardero argentino.

Por la tarde de ese mismo día se recibió la tremenda y triste noticia del torpedeamiento del Crucero ARA “General Belgrano”. Esa misma mañana habían sido advertidos sobre la presencia de un Grupo de Tareas británico compuesto por un portaaviones y entre seis y ocho buques de guerra operando cerca de la zona a la cual se dirigían. Todo hacía presagiar lo peor.

Aproximadamente a las 2200 horas, el aviso ingresa a la zona donde debería iniciar la búsqueda y el rescate de la tripulación del bombardero Canberra. Sin embargo, en la zona se encontraba en patrulla un helicóptero Sea King HAS MK5 británico, que los había descubierto e intentaba identificar al pequeño buque.

Éste solicitó refuerzos. De inmediato dos helicópteros Lynx HAS. Mk.2, cada uno equipado con dos misiles ligeros antibuque “Sea Skua”, fueron despachados desde

los destructores HMS “Coventry” y HMS “Glasgow.”

El Capitán Gómez Roca ordenó cubrir los puestos de combate, apagar las luces y alistar el cañón de 40 mm de proa y los dos de 20 mm, ubicados uno a cada banda detrás del puente de mando, para hacer frente a un eventual ataque. Paralelamente, dio la orden de retirarse rápidamente del lugar ya que la situación no era favorable para el buque. El estado del mar y las prestaciones del aviso hacían imposible superar los 10 nudos de velocidad. De noche, sin sistemas de detección o dirección de tiro y con armamento ligero, sus posibilidades de hacer frente a un ataque eran mínimas.

A las 00:20 horas, aproximadamente, uno de los helicópteros Lynx HAS. Mk.2 disparó sus dos misiles en rápida sucesión.

Con una tensión evidente y a la espera de cualquier señal, el CC Gómez Roca se encontraba en el puente de mando junto con el teniente de navío (TN) Sergio Bazán cuando son informados de un avistamiento de luces por la banda de estribor.

En pocos segundos el primero de ellos impactó en la bote salvavidas, mientras que un segundo misil pasó por encima a escasos metros y cayó en el mar.

La situación era grave: una lancha de salvamento destruida, el sistema de comunicaciones inutilizado, el TN Bazán herido en una pierna, los operadores de la ametralladora de 20 mm de estribor y el personal del puente, también heridos.

Previendo que un segundo ataque sería inminente y que no era posible combatir eficazmente al enemigo con los medios disponibles, el Capitán Gómez Roca ordenó desalojar las cubiertas superiores y los sectores más expuestos (para proteger a la mayor parte de su tripulación), quedando él y los tripulantes indispensables para conducir el buque, en el puente de mando.

Veinte minutos después se produjo el segundo y mortífero ataque. El segundo Lynx HAS. Mk.2 disparó sus dos misiles. Uno de ellos impactó de lleno en el puente, destruyéndolo por completo y causando que el palo de proa cayera. El fuego y el humo se extendieron por todo el sector de proa. El segundo misil falló.

En el puente de mando murieron el CC Gómez Roca, el guardiamarina Olivieri y otros seis tripulantes más. Los heridos ahora sumaban un total de ocho entre los dos ataques.

El TN Bazán se hizo cargo del aviso herido. El sistema de timón se averió por lo que no era posible maniobrar el buque. Las balsas salvavidas quedaron inservibles por las esquiras recibidas. Se perdieron las cartas y elementos de navegación y no había comunicación posible para pedir ayuda. Se organizó a la tripulación para apagar el incendio que amenazaba con quemar toda la superestructura del barco.

Con un arduo trabajo, los equipos de control de daños apagaron el fuego, mientras que el personal de la sala de máquinas realizó una reparación bastante precaria, del sistema de gobierno del buque.

Después de mucho tiempo, el buque estaba en condiciones de continuar la navegación. La única manera de orientarse era por las olas, éstas venían desde el Norte en el momento del segundo ataque.

Tras un día navegando hacia el Norte, el TN Bazán ordenó cambiar el rumbo hacia el Oeste. Carentes de cualquier medio para obtener su posición o velocidad, los tripulantes se ingeniaron de la mejor manera posible. La velocidad era calculada basándose en las vueltas del eje de la hélice, mientras que para ubicarse solamente se usaba una carta de navegación cuya escala no era la apropiada para navegar en esa zona.

Al tercer día, la situación era grave en el buque, la incertidumbre pesaba sobre todos. El teniente Juan Carlos Casal, junto con otros tres tripulantes, solicitó permiso para retirar la bandera de guerra e izarla en la pluma, ya que el palo había caído en el ataque. De esta manera, mediante una acertada acción, se logró hacer un homenaje a los caídos y mantener alta la moral de la marinería.

El 4 de mayo, la ARA informa de la desaparición del pequeño aviso, de inmediato todos los elementos disponibles inician las tareas de búsqueda y rescate. Barcos pesqueros y otros barcos civiles se unen a la búsqueda del buque desaparecido.

En las primeras horas del 5 de mayo, aviones de la Armada (ARA) y la Fuerza Aérea (FAA) despegan para iniciar la búsqueda. A las 0845 horas, un Fokker F-27 de la FAA descubre al aviso, el cual no responde los llamados de radio. De inmediato se envió un helicóptero BELL 212 de la FAA, al mando del primer teniente 1º Tte. Miguel Lucero, el cual había realizado una infructuosa búsqueda el día anterior.

Pasado el mediodía, el 1º Tte. Lucero detecta un punto en el horizonte. A medida que se acercaban el punto tomaba forma y finalmente fue identificado como el aviso

“Alférez Sobral”. La identificación fue simultánea. Desde el aviso se dispararon dos bengalas.

Tan pronto como el helicóptero pudo aproximarse al buque, constató el grave estado en que se encontraba y comunicó al Centro de Búsqueda y Salvamento de Puerto Deseado la situación y posición geográfica del navío para que se iniciara su inmediato auxilio por medios navales.

Debido a que la nave más próxima se encontraba a unas 70 millas del lugar, inició el procedimiento de rescate. El rescatista del helicóptero descendió utilizando la grúa y comunicó que habían ocho muertos y nueve heridos entre los tripulantes, incluyendo el oficial que comandaba el buque, el TN Bazán. En total habían sobrevivido 52 tripulantes.

Los muertos no podrían ser evacuados debido al estado en el que se encontraban, pero se procedió a evacuar a tres heridos graves, entre ellos al Cabo Primero Enrique Hernández de la Prefectura Naval Argentina, los cuáles fueron internados en el hospital de Puerto Deseado.

Por la tarde, el Sobral fue auxiliado por el buque de desembarco “Cabo San Antonio”, quién procedió a la asistencia inmediata de los heridos restantes, así como a evacuar a los muertos.

La travesía de dos días a la deriva había terminado y los supervivientes ahora estaban en tierra nuevamente, permitiendo dar sepultura a sus muertos.

## **RESCATE DEL PESQUERO NARWAL**<sup>82</sup>



El Buque pesquero Narwal pertenecía a la Compañía Sudamericana de Pesca S. A. y operaba en aguas argentinas desde el 16 de febrero de 1975.

El día 9 de mayo de 1982, mientras operaba efectuando tareas de inteligencia a ordenes del Comando de Operaciones Navales, llevando a bordo un oficial de la armada con la misión de recoger y transmitir información sobre la ubicación de la flota inglesa; fue bombardeado y ametrallado por aviones Sea Harrier británicos, a 60 millas al sudeste de las Islas Malvinas, dentro de la zona de exclusión total; y estaba hundiéndose.

El Gral. Menéndez, gobernador militar de las islas, ordenó al comandante del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones (CATO), Brigadier Luis G. Castellanos, que envíe un helicóptero a la zona para rescatar a los naufragos que se encontraban en balsas salvavidas.

Analizado el requerimiento por el estado mayor del CATO y con la información del radar de Malvinas, de que en las proximidades del pesquero averiado se encontraba una patrulla aérea de combate de aviones Sea Harrier enemigos orbitando en altura, se concluyó que ésta estaba en espera de los medios de rescate, para atacarlos.

Informado el General de éste hecho, y de que mientras los aviones enemigos estuvieran en la zona, no se enviaría una misión de rescate; y luego de una fuerte discusión, éste ordenó que un helicóptero SA 330 Puma de su fuerza, el Ejército, acudiera en solitario, de inmediato al rescate. A los cuarenta minutos de vuelo, el helicóptero Puma fue derribado por un misil Sea Dart del HMS Coventry,

<sup>82</sup> <http://www.malvinense.com.ar/smalvi/0109/1084.html> Fecha de captura 17/10/13

falleciendo sus tres tripulantes. Tte 1ro. Roberto Mario Fiorito, Tte 1ro. Juan Carlos Buschiazio y Sarg. Raul Dimotta.

Con posterioridad, se supo que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda y que cuando parte de la tripulación lo había abandonado, el pesquero fue abordado desde un helicóptero por comandos británicos.

El Narwal se hundió al día siguiente mientras era remolcado. Entre los prisioneros, veinticinco en total, uno falleció y doce resultaron heridos.

Extracto del Informe del Brigadier Luis G. Castellano

*“Recibimos información que el pesquero Narwal, encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiéndose. En dicha nave iba un oficial de la armada con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa. El Gral. Menéndez me pidió que envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que se encontraban en balsas salvavidas.*

*Analizado el requerimiento con el Estado Mayor e informado por el radar que en las proximidades de la nave se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera, precisamente, de que acudiéramos al rescate para atacarnos.*

*Informé al General este hecho y le manifesté que mientras los aviones enemigos estuvieran en la zona, no enviaría el helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero Puma de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al General que se preparara para lo peor. Efectivamente, habiéndole pedido al Mayor Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los cuarenta minutos aproximadamente de vuelo, me informó que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo más noticias de ellos. (el helicóptero fue derribado por un misil Sea Dart de la Coventry) Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de*



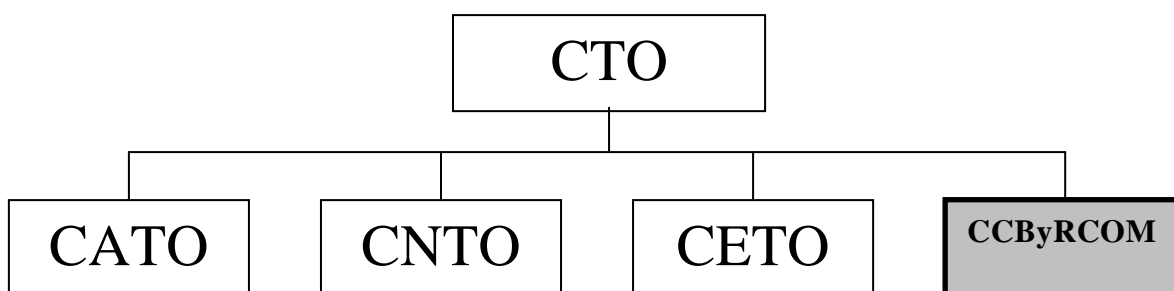
*prisioneros de guerra hasta el final de la contienda”.*<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> Brigadier Luis G. Castellanos. “Conflicto de Malvinas. Operaciones Aéreas. 9 de mayo de 1982”  
Disponibile en: <http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/dias/may09b.html> Fecha de captura: 17/10/13.

**UBICACIÓN DEL COMANDO CONJUNTO SUBORDINADO DE  
BÚSQUEDA Y RESCATE EN COMBATE (CCByRCOM)**

Esquema n° 1<sup>84</sup>



CTO: Comandante del Teatro de Operaciones

CATO: Componente Aéreo del teatro de Operaciones

CNTO: Componente Naval del teatro de Operaciones

CETO: Componente Ejército del teatro de Operaciones

La razón de ser de esta organización radica en la responsabilidad del comandante del teatro de operaciones de asegurar la supervivencia del personal a su cargo<sup>85</sup>. Para ello es preciso brindar un servicio de ByRCOM eficaz.

Para lograr esto, el Comando Conjunto Subordinado de Búsqueda y Rescate en Combate (CCByRCOM) tiene la misión de planificar, coordinar y controlar las operaciones de rescate; eximiendo de esta tarea a los componentes y permitiéndoles que se ocupen de sus operaciones.

Esta nivelación facilita la comunicación y coordinación, tan necesarias para el accionar conjunto. En caso de necesitar fijar prioridades, se puede recurrir directamente al comandante del teatro para resolver el conflicto.

<sup>84</sup> OTAN 2000: 3-2

<sup>85</sup> Joint Chief of Staff 1996a: I-1 / OTAN 2000: 3-1

Su función es planificar, coordinar y controlar operaciones de rescate conjuntas. Éstas serán ejecutadas con sus propios medios; por los de los componentes; o por una Fuerza de Tareas Conjunta, en caso que la dificultad de la situación así lo imponga, y las capacidades de los componentes se vean superadas. Si ésto no bastara, podrá requerir medios adicionales al nivel estratégico militar, a través del comandante del teatro de operaciones.

Otra forma de lograr un servicio de ByRCOM eficaz a través de un organismo conjunto, en nivel operacional, cuando los medios asignados no son suficientes para equipar a un “Comando Conjunto Subordinado”; es vincular “Centros Coordinadores de Rescate”<sup>86</sup>.

Para lograr que las operaciones militares dentro del teatro se ejecuten de manera sincronizada y oportuna, el Comandante del Teatro de Operaciones (CTO) cuenta con un Centro de Operaciones Conjunto (COC), desde donde se trata de armonizar las acciones para lograr una operación fluida y sin interferencias. En este lugar es donde se tiene la máxima conciencia situacional de las operaciones en curso.

Debido a las ya expuestas características de inmediatez, dificultad y alta prioridad que las operaciones de rescate tienen, es éste COC el mejor lugar para localizar el Centro Coordinador de Rescate (CCR).

Como su nombre lo indica, su función es coordinar todos los requerimientos necesarios para lograr ejecutar una operación de rescate en forma eficaz y sin interferencias.

Este mismo concepto de centro coordinador, se replica en forma específica en cada uno de los centros de operaciones de los componentes, denominándose Subcentro Coordinador de Rescate (SCCR).

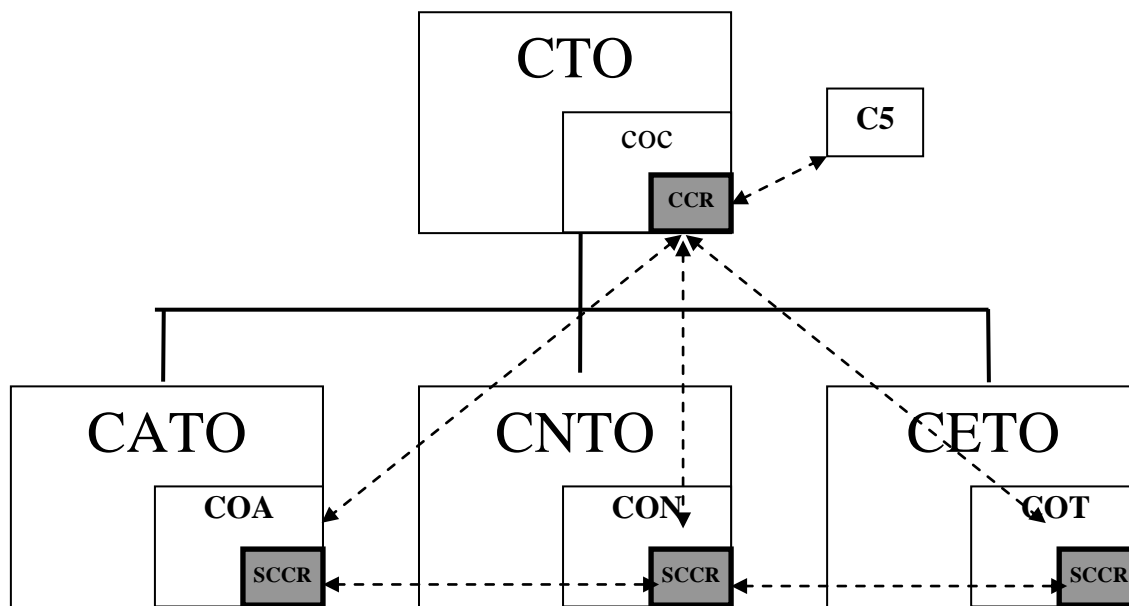
Se utiliza solo la palabra “Rescate” y no “ByRCOM” en la designación de los centros y subcentros, para no crear confusión con la designación del comando subordinado.

Se da por sentado, que la situación de operación de estos organismos es en tiempo de guerra.

---

<sup>86</sup> Moentmann, Holland, Wolver, Op. Cit., p. 48

Esquema n° 2<sup>87</sup>



— Comando Operacional

- - - Coordinación y Apoyo

CTO: Comandante del Teatro de Operaciones

CATO: Componente Aéreo del teatro de Operaciones

CNTO: Componente Naval del teatro de Operaciones

CETO: Componente Ejército del teatro de Operaciones

COC: Centro de Operaciones Conjuntas

COA: Centro de Operaciones Aéreas

CON: Centro de Operaciones Navales

COT: Centro de Operaciones Terrestres

CCR: Centro Coordinador de Rescate

SCCR: Sub Centro Coordinador de Rescate

C5: Departamento Planes del Estado Mayor del Comando del Teatro de Operaciones

En este contexto, al producirse una situación de rescate, el CCR (conjunto) asume la

<sup>87</sup> Joint Chief of Staff Op. Cit: I-3

planificación, coordinación y control de la operación de rescate. Coordina con sus equivalentes, SCCR (específicos) todos los requerimientos necesarios (prioridad, oportunidad, ruta, lugar de extracción), les provee la información situacional necesaria para la planificación e integra y sincroniza las acciones. Todo esto para lograr ejecutar una operación de rescate en forma eficaz y sin interferencias.

Debido a las dificultades que la ByRCOM presenta, normalmente no se la puede ejecutar inmediatamente. Se requiere del planeamiento de una operación de rescate deliberada a ser concretada lo antes posible. Por esta razón el CCR mantiene coordinación con el departamento C5 "Planes" del Estado Mayor del Comando del Teatro de Operaciones, a fin de integrar el rescate en el planeamiento de las operaciones de corto plazo.

No es preciso que la situación de rescate se concrete para que el CCR tenga participación. Efectivamente interviene coordinando con los SCCR, las provisiones necesarias para brindar el servicio de ByRCOM a todas las operaciones en curso dentro del TO.