

# Una misión cualquiera en Allied Force

MANUEL DE LA CHICA CAMUÑEZ  
*Comandante de Aviación*

**E**l 24 de marzo de 1999 en torno a las 20:00 horas despegaba de la Base Aérea de Aviano la formación de dos EF-18 del Ejército del Aire con indicativo Merck-71, que se uniría al primer paquete de aviones de combate de la OTAN con el que se iba a iniciar la operación denominada: "Allied Force".

Allied Force se extendió en el tiempo hasta el 10 de junio de 1999, tras 78 días de operaciones aéreas ininterrumpidas, en las cuales participaron los EF-18 del Ejército del Aire pertenecientes al Ala 12 y al Ala 15 junto a un KC-130 del Ala 31.

Este relato pretende mostrar cual fue el papel desempeñado por los EF-18 españoles y sus tripulaciones analizando el desarrollo de una misión genérica de las que allí se realizaron. Asimismo quiere reconocer la labor realizada por todos los

hombres y mujeres que formaron el destacamento Icaro en aquellos días y que con su profesionalidad y esfuerzo contribuyeron a que Merck-71 y otros muchos como él realizaran sus misiones.

Al comienzo de las operaciones los EF-18 españoles comenzaron volando únicamente dos salidas diarias nocturnas, pero con el devenir de los días, éstas fueron aumentando a cuatro y posteriormente a seis a cualquier hora del día o de la noche.

Estas misiones en su mayor parte eran de ataque al suelo, Interdicción Aérea (AI) formando parte de grandes paquetes, o bien misiones de Apoyo Aéreo Cercano (CAS) controlados por un AFAC (Airborne Forward Air Controller). Además, complementando a las anteriores, también se realizaron un buen número de misiones aire-aire DCA (Defensive Counter Air).





En Pavon recibiendo las novedades, "a 30 minutos de la toma, resultando satisfactoria".

Las 22:00 horas de todas las noches durante la operación Allied Force significaban el encuentro de tres o cuatro pilotos españoles con el resto de representantes de los demás países participantes. Daban comienzo en la sala de cartografía (Wingtip) del 31st Expeditionary Wing las reuniones interminables de planeamiento de las misiones del día siguiente. Normalmente tres o cuatro COMAOs (Composite Air Operation) en Serbia más la coordinación de las ventanas de operaciones KEZ/CAS (Kosovo Engagement Zone / Close Air Support).

Alrededor de 40 personas se pasaban entre cuatro y seis horas reunidas en una habitación más bien pequeña, con dos mesas de planeamiento, sin ventanas al exterior, con un calor agobiante y un fuerte olor a comida rápida. Se planeaban las misiones que se iban a volar a partir de la siguiente mañana y durante las 24 horas en las que tenía vigencia el ATO.

Este sistema de planeamiento nocturno venía impuesto por la hora de salida del ATO, que oscilaba alrededor de las 22:00 horas locales. Ello tenía un grave inconveniente y es que las misiones diurnas, que se volaban a primera hora del día siguiente, no podían ser voladas por el personal que las había estado planeando, al haberse pasado prácticamente toda la

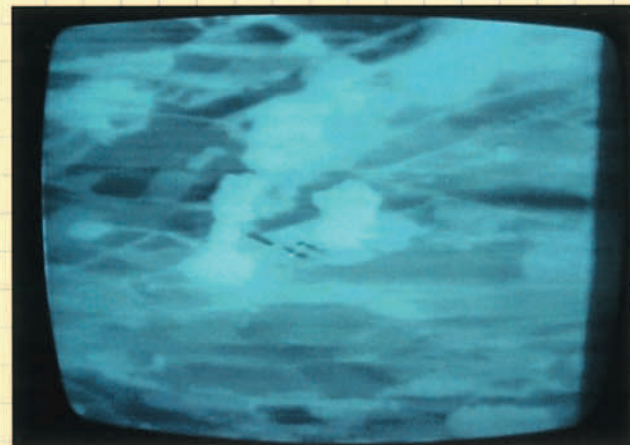


La moral se mantuvo siempre muy alta.

noche en vela. Obligaba por tanto a realizar un traspaso de la información por escrito lo más detallado posible para evitar cualquier duda sobre la ejecución de la misión.

El planeamiento de las misiones era prácticamente un calco del sistema utilizado en grandes ejercicios tipo Flag, siguiendo la máxima de "así te entrenes, así combatirás". Comenzaba con un briefing meteorológico seguido de la última actualización de la situación por la sección de Inteligencia, en la que se daba el orden de batalla de la Fuerza Aérea Serbia y la última posición conocida de los sistemas de defensa antiaérea. Ésta última, rara vez coincidía con la real que se encontraban los pilotos al día siguiente, ya que los serbios movían sus sistemas SAM continuamente, especialmente los más temidos, los SAM-6 Gainfull.

Terminado el briefing de Inteligencia, se distribuía el ATO y comenzaba el planeamiento de las misiones en sí. La sala se convertía en una especie de mercado donde se efectuaban negociaciones y trueques de: objetivos, DMPs (Desired Main Point of Impact) TOTs (Time Over Target), rutas, frecuencias, orden en la secuencia del paquete, libras de combustible y horarios en los "tankers". Este último aspecto era el más conflictivo debido a la escasez de cisternas y a la dis-



Imágenes flir reales. Obsérvense los impactos del avión precedente.

tancia existente entre las bases de origen y la zona de operaciones.

Todo este hervidero de ideas, sugerencias y recomendaciones, en que se convertía el planeamiento de las misiones, era siempre orquestado por el Mission Commander de cada una de las COMAOs programadas. Al comienzo de las operaciones este papel fue siempre desempeñado por pilotos de la USAF, pero con el paso del tiempo se fueron incorporando a estos menesteres pilotos de todos los países participantes incluyendo a los españoles. En sus manos se ponían entre cuarenta y cincuenta aviones de todo tipo y con cometidos diferentes: defensa aérea, bombarderos, supresión de defensas aéreas enemigas, guerra electrónica, vigilancia, centros de mando control y comunicaciones aéreas, etc. Su responsabilidad era llevarlos a buen puerto, habiendo cumplido el objeto de la misión encomendada de una forma coordinada y lo más segura posible.



*Atardecer sobre el Adriático.*

Acostumbrados a ejercer de Mission Commander en ejercicios, hacerlo en misiones reales no representaba una dificultad añadida a la hora de planear. Por el contrario se simplificaba el trabajo ya que no había que coordinar nada con el oponente ("deconfliction", bloques, frecuencias tabú, etc.) como suele suceder en los ejercicios. Lo único que había que conocer con profundidad del otro bando eran sus capacidades y situación real, con el fin de sacar el máximo provecho de esta información a la hora del planeamiento propio.

Sin embargo, en un ambiente real, la sensación de responsabilidad que se experimenta se multiplica considerablemente. Conscientes de que un buen planeamiento es pieza clave para el éxito de la misión, todo debía estar atado y bien atado. No cabían segundas interpretaciones ni se debía dejar nada a la improvisación. Todo ello hacía que la duración de los

periodos de planeamiento por norma general se alargaran hasta bien entrada la madrugada. El resultado final se plasmaba en: hojas de misión, cartas y carpetas de objetivos que todos los participantes debían llevarse a sus respectivas unidades, donde posteriormente se estudiarían exhaustivamente por las tripulaciones designadas para llevar a cabo la ejecución de la misión.

El trabajo, terminado el planeamiento, se trasladaba al propio destacamento Icaro. Unas horas antes del vuelo, la sección de Inteligencia del destacamento pasaba a ser el centro neurálgico. Los pilotos que iban a volar repasaban todo el planeamiento, se estudiaban los objetivos hasta la saciedad, se contemplaban las ROEs (Rules Of Engagement) en vigor y los procedimientos CSAR, preparaban los "updates" para actualización del inercial, daban el briefing particular de la formación, se repasaban las amenazas y las maniobras defensivas a ejecutar, se creaban las MU (Memory Unit) con los datos a cargar en los aviones y se miraba por enésima vez el plan de comunicaciones. Desde luego nadie tenía tiempo de aburrirse, lo cual era bastante positivo ya que no había lugar para el nerviosismo ni para pararse a pensar en lo que se venía encima.

El último detalle antes del lanzamiento era el briefing de inteligencia en la propia sección. Además de conocer la más reciente actualización del orden de batalla, había que memorizar media docena de palabras, letras y números para poder autentificar y pasar correctamente la información que se necesitara. Finalmente se cumplimentaba personalmente el EPA (Evasive Plan of Action), todo un desafío para los supersticiosos, reflejando por escrito la forma en que se iba proceder caso de ser derribado.

El lanzamiento se producía con hora y cuarto de antelación sobre la hora de despegue, con el fin de tener el tiempo necesario para cambiar de avión y coger un reserva si por cualquier circunstancia fuera preciso. El paso por equipo personal dejó de ser un ritual rutinario y se convirtió en un momento de trascendental importancia. Mapas, prendas de abrigo, pistola, GPS, radiobaliza, botellas de agua, etc, debían ser comprobados. Nada que pudiera ser útil debía quedarse en tierra.

Por fin la hora de la verdad. Como caballeros con armadura, muchas veces en mitad de las frías y húmedas noches del Friuli italiano, los pilotos se montaban en sus cabalgaduras y comenzaba la puesta en marcha de los aviones. Ir con mucha antelación permitía comprobar todos los equipos, armamento y sensores con tranquilidad. El FLIR (Forward Looking InfraRed), pieza clave para las misiones de bombar-

deo, era el equipo más problemático y fue culpable de no pocos cambios de avión en el último momento para tratar de irse al aire con garantías.

En el momento de rodar, comenzaban a moverse de sus refugios no sólo los C-15 españoles con sus GBU-16 y sus misiles AIM-7F "Sparrow" y AIM-9L "Sidewinder", sino también F-16CJ cargados de misiles HARM antirradiación, F-15E con toneladas de bombas bajo sus planos y fuselaje, EA-6B Prowlers que darían protección electrónica al paquete y CF-18 canadienses con otro buen cargamento letal. En un momento, en torno a la zona de armado, se podía contemplar una imagen impresionante con el ruido ensordecedor de los despegues de fondo: una panoplia de aviones y armamento con un enorme poder de destrucción. Aviones que, junto a otros procedentes de otras bases, iban a formar el paquete atacante.

Las misiones solían durar entre cuatro y siete horas, siendo las de defensa aérea DCA (Defensive Counter Air) las más largas, ya que a las cuatro horas en CAP (Combat Air Patrol) con varios reabastecimientos en vuelo, había que sumar los trayectos de ida y vuelta a lo largo del Adriático. Hacer una misión de este tipo sobre Macedonia podía significar más de siete horas al libro sin ningún problema. Las misiones de aire-suelo rara vez sobrepasaban las cinco horas, siendo lo normal vuelos de cuatro horas, dependiendo siempre naturalmente de lo lejano que estuviera el objetivo a batir.

Los aviones despegaban sin plan de vuelos, nunca se contactaba con controles civiles y por supuesto, desde un punto de vista administrativo, esos vuelos no existían. La forma de ir y venir de la zona de operaciones a lo largo del Adriático, estaba perfectamente definida en el ACO (Air Control Order) y en el ACP (Air Control Procedures), siendo Magic o Cyrano (AWACs), los encargados de comprobar que todo el mundo se ajustaba a lo establecido.

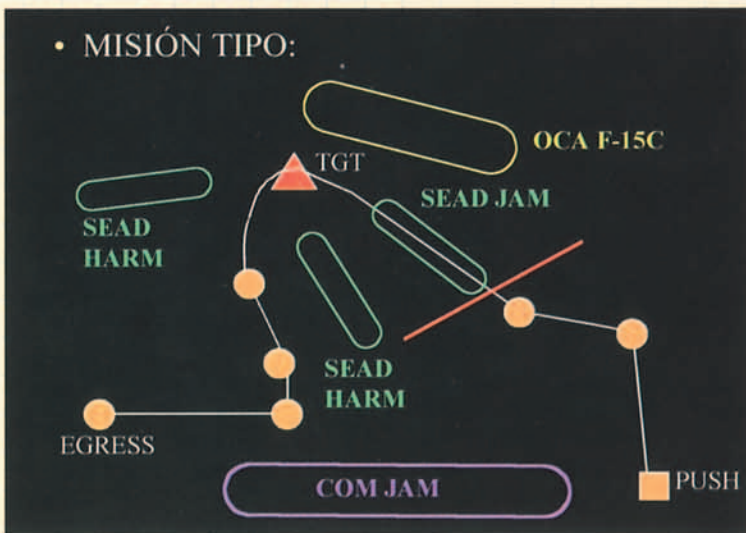
Tras aproximadamente una hora de navegación, se efectuaba la reunión con el cisterna, y tras mediar muy pocas palabras o ninguna con él, se producía la transferencia del combustible acordado en el planeamiento. Las zonas de reabastecimiento estaban superpobladas de cisternas y receptores. En las capas más bajas solía operar el KC-130 español, y escalonadamente se podían encontrar KC-135 americanos o franceses, Tristar británicos y por último el imponente KC-10 americano que por la noche era una enorme sombra negra a cuyo lado los EF-18 se veían insignificantes.

Terminado el reabastecimiento y después de volar la espera planeada ya en las cercanías de alguna de las fronteras de Serbia, en el momento acordado (ho-

ra de PUSH) comenzaba todo el paquete que formaba la COMAO su entrada en escena. Se interpretaba una vez más una coreografía muchas veces ensayada en tiempo de paz, pero en este caso con la máxima tensión posible, e intentando que todo se ajustase a lo planeado con precisión matemática. Los paquetes habituales se componían de: aviones dedicados a OCA (Offensive Counter Air) que debían contrarrestar



GBU-16 listas para su carga en el avión.



las amenazas aéreas, aviones SEAD (Supresión de Defensas Aéreas Enemigas) que hacían lo propio con las amenazas terrestres, aviones de guerra electrónica como los EA-6B Prowlers y el EC-130 Compass Call que perturbaban tanto radares como comunicaciones, y por último un reguero de cazabombarderos de diferentes nacionalidades cuyo fin era la destrucción de los objetivos designados y en torno a los que giraba todo lo demás.

En las ventanas KEZ/CAS, que se volaban en diurno sobre Kosovo, la ejecución era algo diferente. Se

coordinaba fundamentalmente el flujo de entradas y salidas de los aviones, de tal forma que existían unas ventanas preestablecidas en las cuales el AFAC de turno (F-16CG ó A-10), llamaba a las formaciones que esperaban con sus bombas en territorio de Albania o Macedonia. Si por cualquier motivo el AFAC no disponía de un objetivo en ese momento, existían unos blancos alternativos que las formaciones llevaban preparados de antemano y a los cuales se dirigían terminada su ventana CAS, de manera que podían lanzar su armamento y de este modo aprovechar las salidas.

Al poco de comenzar la ruta de ataque, "Fence in" se oía por radio en frecuencia táctica de la formación española, y a partir de entonces, se mantenía el máximo silencio radio posible. Todo el mundo escuchan-

serbios, había que procesar las llamadas de Magic, de los F-15C de OCA o de los aviones SEAD.

Con frecuencia se oía a Magic decir: "SA-6 Active Bullseye 250/45", justo surgía un imprevisto, el SAM-6 en mitad de la ruta, habría que desviarse ligeramente para evitarlo. Al poco la llamada de la tranquilidad: "MAGNUM, SA-6 Bulls 250/45" y se podía ver un misil antirradiación HARM surcar el cielo ganando altura con rapidez.

A medida que la zona de objetivos se aproximaba sólo había tiempo para armar el láser y mirar el FLIR tratando de identificar las referencias que conducen hacia el blanco. Un chequeo cruzado y continuo entre la pantalla, las fotos que se llevan en el piernógrafo y el mapa de 1:50.000.

Cuando había nubes y no se podía ver el objetivo, lo cual ocurría con frecuencia, quedaba una sensación amarga de impotencia, tanto esfuerzo para nada. Por el contrario, cuando se identificaba el objetivo y se soltaban las bombas desde unos 20.000 pies (vuelan durante más de medio minuto eterno en cabina) y por fin se visualizaba la explosión en la pantalla del FLIR se experimentaba la satisfacción de haber cumplido la misión, "Bombs on target on TOT".

El "egress", una vez lanzado el armamento se hacía con rapidez, volando a 0,95 de Mach a fin de evitar prolongados tiempos de exposición. De vez en cuando las trazadoras de alguna ráfaga de artillería antiaérea hacían recordar que hasta no haber abandonado espacio aéreo serbio el peligro no cesaba.

El líder, tras pasada la frontera, cortaba motor para recoger a los puntos y volver a componer la formación. Por fin rumbo a Aviano volando sobre el Adriático y disfrutando de tranquilidad, aunque a veces pasando de nuevo por el cisterna. La navegación de vuelta era el momento de relajarse, una hora más por delante, para contar en frecuencia táctica las anécdotas ocurridas durante el vuelo y contemplar, si la "meteo" lo permitía, la belleza de la costa croata.

Ya en el suelo, después de desarmar el avión, recibían a los pilotos las miradas expectantes del jefe del destacamento y de los compañeros. Una cerveza para aliviar las últimas tensiones, enhorabuena y el deseo de conocer los resultados obtenidos y el transcurso de la misión. Esto último se hacía de nuevo en la sala de Inteligencia, todos asomados al vídeo y oyendo los comentarios del líder. Para finalizar el debriefing, donde se repasaba todo el vuelo y especialmente los errores observados para poder aprender de ellos en sucesivas misiones.

Habría que esperar que estas enseñanzas, asimiladas por las unidades de combate del Ejército del Aire, no tengan que volver a tener una aplicación práctica. Hay que vivir con la esperanza de que la paz se implante definitivamente en la atormentada región de los Balcanes. Pero mientras tanto, los F-18 españoles continuarán velando armas en la base aérea de Aviano hasta que deje de ser necesaria su presencia. ■



*Obsérvense las 4 GBU-16 y las 2 BR-500 lanzadas por este avión hasta ese momento.*

ba a Magic, que actualizaba continuamente la situación aérea y la situación de los SAMs serbios.

No había tiempo que perder: alertador, perturbadores, dispensador, FLIR, radar, ruta en auto, velocidad requerida, depósitos de combustible seleccionados por si fuera necesario lanzarlos, bombas seleccionadas, avión armado y por último todas las luces exteriores apagadas e interiores al mínimo. Los F-18 separados entre cuatro y ocho millas, envueltos en la oscuridad más absoluta ya que abajo, en el terreno, todas las luces también permanecían apagadas. Lo único que se veía de vez en cuando era el resplandor de alguna explosión en el horizonte.

Sin embargo, pese a la aparente tranquilidad, la actividad dentro de las cabinas era frenética. Se acumulaban los continuos chequeos, los "updates" del inercial, cada cierto tiempo algún "spike" en el alertador, alguna rotura con chaff, vigilancia radar, y en la radio, entre el "jamming" de comunicaciones que hacían los