



Fotografía de Venecia ganadora del concurso organizado con motivo de la festividad de la Patrona. Autor brigada Navalpotros.



Perteneciente al mismo concurso, obra presentada por el capitán Emilio García Herrera.

rizados por las Naciones Unidas; operaciones de apoyo aéreo cercano a los cascos azules y las misiones de ayuda humanitaria; y —como integrante de la fuerza multinacional— ataques aéreos a objetivos terrestres determinados por la ONU, incluyendo acciones para suprimir las defensas enemigas: SEAD (Supresión of Enemy Air Defence). Por sus especiales características, el destacamento del Ejército del Aire es la única unidad de todas las participantes en Deny Flight que ha desempeñado los tres tipos de misiones en el teatro de operaciones.

Cada misión implica, por término medio, 9 horas de trabajo, entre preparación (3 horas), vuelo (4 horas) e informes y análisis posteriores (2 horas).

A las misiones reales hay que añadir las de entrenamiento y las alertas en tierra, que exigen una disponibilidad permanente de tripulaciones y personal de tierra.

Por su parte, los KC-130 han transferido en vuelo 5.409.394 millones de litros de combustible (el 20% lo han recibido aviones de EE.UU., UK y Francia) realizando 353 misiones de reabastecimiento que suman más de 1.378 horas de vuelo.

Haber conseguido, en Aviano, una disponibilidad media de aviones del 95% concede al destacamento español una gran fiabilidad a la vez que

Aviano, una vez más

EDUARDO CUADRADO GARCIA
Teniente Coronel de Aviación

AUNQUE YA SE HA HABLADO MUCHO DEL IMPORTANTE papel que los aviones del Ejército del Aire han desempeñado en el conflicto de la antigua Yugoslavia creo que podríamos recordar una vez más los importantes aspectos de esta participación.

En un artículo de opinión publicado en uno de los periódicos nacionales se podía leer que "la utilización de los ataques aéreos contra las posiciones serbias ha sido un elemento fundamental para resolver el conflicto de los Balcanes".

Esta opinión, aunque a algunos pudiera parecer un tanto pretenciosa, se ajusta plenamente a la realidad. Si bien es cierto que los daños causados a los serbo-bosnios por la aviación, aunque importantes, no han afectado más que a una pequeña parte de sus efectivos también es verdad que han contribuido a alcanzar una de las razones de ser de los ejércitos: la disuasión.

Para que la disuasión sea eficaz son necesarios dos requisitos: 1) que la fuerza empleada sea realmente potente y 2) que los que la mandan demuestren una seria voluntad de utilizarla si ello fuera necesario.

Desde hace unos años comenzaron a llegar a la zona de conflicto efectivos aéreos que, con el tiempo, se han ido incrementando hasta llegar a formar una potente fuerza capaz de dominar al ejército serbo-bosnio. Y España forma parte de esa fuerza desde hace algo más de un año.

Los aviones con los que participa España en esa fuerza multinacional, aunque no importantes en cantidad, suponen uno de los elementos fundamentales a la hora de valorar la capacidad de ataque de la alianza. Efectivamente, de todos los aviones de caza y ataque que han participado en las operaciones aéreas sobre la zona, es el F-18 el que mejor se adapta al tipo de misiones llevadas a cabo. Esto, unido al hecho de que España dispone entre su armamento de bombas inteligentes, ha permitido que nuestros aviones hayan sido los únicos que han llevado a cabo todos los tipos de misiones tácticas programadas desde un principio por la OTAN, tanto de día como de noche. Es uno de los elementos esenciales de la disuasión: el empleo de la fuerza en cualquier lugar y en cualquier momento.

El KC-130 Hércules, utilizado como avión de reabastecimiento en vuelo, ha permitido que las misiones de los F-18, y de otros aviones de caza y ataque de fuerzas aéreas extranjeras, hayan podido ser realizadas con total éxito. Con el reabastecimiento en vuelo se consigue aumentar, por una parte el alcance de nuestros aviones para poder llegar allá donde se precise, y por otro lado el tiempo de permanencia en vuelo para poder cumplir con eficacia la misión de patrulla de combate. Ello sin olvidar el efecto tranquilizador que produce en los pilotos la presencia en el aire de



exige un gran esfuerzo a mecánicos y armeros. Estos han acumulado 58.177 horas de trabajo, lo que equivale a una media de 17 horas de trabajo diarias sobre cada avión.

Gracias a su autonomía operativa y logística, el destacamento desarrolla su actividad de la misma forma que si operara desde España. A ello contribuyen los 220 hombres del destacamento Icaro y en especial:

—El puente aéreo establecido con los C-235 del Ala 35 y los C-130 del Ala 31 que han transportado 7.163 personas y más de 600 toneladas de material.

—Las comunicaciones vía satélite que enlazan permanentemente al destacamento con la Península, gracias al primer terminal satélite del Ejército del Aire que opera y mantiene el GRUMOCA (Grupo Móvil de Con-



trol Aéreo) de Tablada, junto con personal del MALEV y que ha alcanzado una operatividad del 95%.

—La EADA (Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo) que, en su primer despliegue operativo proporciona seguridad, apoya el transporte y mantiene las instalaciones modulares.

—El resto de personal hasta 220 compuesto por: sanidad, cocina, economía y administración, servicio eclesiástico, automóviles, centro de operaciones, inteligencia, equipo de vuelo y relaciones públicas.

El esfuerzo del Ejército del Aire en relación con las misiones de paz en la antigua Yugoslavia se completa con el siguiente despliegue:

—Un avión C-212 Aviocar del Ala 37 que desde la base de Vicenza, ha realizado 439 misiones de transporte para la 5a ATAF (Allied Tactical Air



un avión de reabastecimiento amigo.

Los aviones de transporte C-212 Aviocar y CN-235, aunque de escasa capacidad y reducida velocidad (limitaciones que en alguna ocasión, se han puesto de manifiesto), han cumplido perfectamente las misiones asignadas sin faltar nunca a su cita con las fuerzas destacadas en el exterior.

El avión P-3 Orión, por otro lado, participa en la operación "Sharp Guard" para vigilar el bloqueo naval de las partes en

conflicto con largas misiones de vigilancia en la zona de operaciones.

Por otra parte, durante todos estos años, haciendo uso de la diplomacia, se han mantenido numerosas reuniones y negociaciones, alcanzándose diversos acuerdos de "alto el fuego" sin que hayan sido suficientes para detener el conflicto. Los serbobosnios veían con satisfacción que todas las amenazas se quedaban simplemente en eso, amenazas. Incluso se sentían fuertes por las



La misa en honor de Nuestra Señora de Loreto se celebró en el hangar de mantenimiento.



Force, Fuerza Aérea Táctica Aliada) de la OTAN.

—Una línea de estafeta con Split que realizan Ala 31, Ala 35 y Grupo 45.

—Un avión de patrulla marítima P-3 Orión del Ala 21 que interviene en el embargo marítimo Sharp Guard, decretado por Naciones Unidas, habien-

acciones y manifestaciones de sus hermanos de Serbia así como por la pasividad del ejército croata. Ha sido justo al recurrir al empleo de la fuerza aérea, atacando ciertos objetivos vitales de los intransigentes, cuando se ha conseguido que todas las partes se sienten en una misma mesa para negociar los términos de una paz satisfactoria para todos. Sin olvidar, claro está, la "oportuna coincidencia" de los ataques de los croatas para recuperar los territorios que consideraban como propios.

La participación de España en esta misión ha puesto de

manifiesto además un aspecto que, aunque ya conocido por todos, es necesario traer a estas páginas para recordarlo. El valioso potencial humano que forma nuestros ejércitos. La ética, profesionalidad y capacidad de trabajo, factores básicos y fundamentales de los miembros de las fuerzas armadas, adquieren en estos tiempos un gran valor y es preciso reconocerlos en su justa medida. Reconocerlos y darlos a conocer a los que, no formando parte de este colectivo, no son ajenos a su existencia y trabajo.

Y en ese contexto se organizó el pasado mes de diciembre una visita que, junto con nuestro ministro y el secretario de Estado de Administración Militar, llevó a los miembros de las comisiones de Defensa del Senado y del Congreso de Diputados a conocer "in situ" la forma de operar de nuestro Ejército del Aire en la base italiana de Aviano. Su presencia en el destacamento, aparte de brindar por el futuro de los allí presentes y sus familias, fue muy importante porque les permitió comprobar el cómo y el por qué de nuestra presencia en este conflicto, además de los resultados conseguidos con nuestra participación.

Este profundo conocimiento es el que permite tratar con justicia y cariño ciertos temas para poder tomar las oportunas decisiones, decisiones que pueden ser fundamentales para el presente y futuro de nuestras fuerzas armadas. No en vano son Sus Señorías, como representantes democráticamente elegidos por el pueblo español, los que tienen en sus manos las decisiones sobre el cuánto dedicar de los presupuestos a las necesidades de la defensa y el cómo establecer el funcionamiento de la organización mediante las respectivas disposiciones reglamentarias.



Edu. Fernández. RED



do identificado cerca de 3.000 contactos en las 137 misiones realizadas.

—Un destacamento aerotáctico con dos equipos TACP (Tactical Air Control Post, Puesto de Control Aerotáctico) que operan en el área de responsabilidad del batallón español. Estos equipos han dirigido desde tie-

rra las misiones de Apoyo Aéreo Cercano a los cascos azules, habiendo realizado un total de 5.281 conucciones.

Después de un año y finalizada la operación Deny Flight, el destacamento Icaro continúa con la misma entrega e ilusión en la operación De-



A la izquierda un F-18 armado con la montaña de Piancavallo al fondo. A la derecha detalle del trabajo de mantenimiento.

cisive Endeavor, como parte de las Fuerzas Aéreas del IFOR (Implementation Forces), con la misión de hacer efectiva la paz ■

Pudieron comprobar, entre otras cosas, que la decisión que en su día se tomó acerca de la compra del F-18 como nuevo sistema de armas fue acertada y oportuna. En aquella ocasión se respetaron las conclusiones resultantes del estudio llevado a cabo por el grupo de expertos y que consideraron que el F-18 era el avión que mejor satisfacía las necesidades planteadas por el Ejército del Aire. Hoy se ha demostrado que este avión, en contra de lo que algunos opinaban en un principio, es una herramienta excepcional para cumplir con éxito el papel asignado a las fuerzas aéreas.

Pudieron comprobar que nuestros medios de transporte, aunque eficaces gracias a la profesionalidad de las gentes que participan en su operación, resultan escasos a la hora de comprometerse en una misión de estas características y necesitan urgentemente sistemas de mayor capacidad.

Pudieron comprobar también que los medios con los que cuenta nuestro personal en lugares alejados de sus unidades de origen no son los más adecuados para llevar a cabo las operaciones con un mínimo de comodidad y que es necesario dotar a las fuerzas armadas de otros que permitan esas pequeñas atenciones que tanto influyen en el ánimo de nuestros soldados.

Constataron asimismo que las misiones llevadas a cabo por nuestros pilotos merecieron el reconocimiento del resto de los ejércitos presentes en la zona del conflicto por su precisión y efectividad.

Y con todos los datos allí obtenidos, añadidos a los que se adquieren en las distintas comparencias de los diferentes responsables en sus respectivas cámaras, se puede completar la



Edu. Fernández. RED

información necesaria para adoptar las distintas decisiones que permitan el progreso de nuestros ejércitos, y con él el de nuestro país.

El prestigio alcanzado por nuestra nación durante el pasado año, no sólo en el ámbito de la Alianza Atlántica sino en toda la comunidad internacional, ha sido reconocido por todos los colectivos oficiales tanto nacionales como extranjeros. Algo habrá tenido que ver en todo ello el papel desempeñado por nuestras fuerzas armadas fuera de nuestras fronteras. ¿O no?

