



## Y por fin... ¡a Mostar!

**JOSÉ A. PIZARRO PIZARRO**  
*Teniente Coronel de Aviación*

**H**ACIA tiempo que se hablaba del asunto y en las Alas 35 y 31 se sucedían los comentarios.

—“El aeropuerto de Mostar va a ser puesto en servicio”.

—“Están quitando las minas en Mostar y reparando la pista”.

—“Parece que los franceses van a empezar a utilizar Mostar”.

Estos y otros rumores iban haciendo pensar que pronto terminarían los viajes a Split en apoyo de nuestros compañeros destacados en la antigua Yugoslavia y se empezaría a operar con destino a un nuevo campo.

El nombre resultaba evocador. Para la mayoría de los pilotos y tripulantes de las alas de transporte Mos-

*Las instalaciones del campo. En primer término torre de vuelos y oficinas, a la derecha tras el muro de protección el campamento francés, a la izquierda el español.*

tar era la ciudad, convertida en escombros por la guerra, en la que los soldados del ejército español se habían hecho famosos en sus operaciones de mantenimiento de paz formando parte de los contingentes de las Naciones Unidas. Sabían que la atravesaba el famoso río Neretva, que era una importantísima base de nuestras fuerzas allí destacadas y que estaba situada en una zona montañosa en la que se habían producido enormes destrozos a lo largo de los últimos años, poco más.

Los vuelos con destino a Split eran



*Aproximación TACAN a Mostar sobre la vaguada. Al fondo la pista.*



*Alineado en la pista 16. Al fondo a la derecha la vaguada de salida y entrada.*



*Primer avión del Ala 35 en Mostar, tripulación y pasaje.*

ya rutinarios tanto para las alas de transporte como para el 45 Grupo; Split, aún disfrutando de un entorno un tanto particular, no se diferenciaba mucho de cualquier aeropuerto civil europeo. Tal vez las continuas obras de mejora y eso de tener que ir con el paquete de dólares — también se admitían marcos, no faltaba más — para pagar las tasas aeroportuarias le dieran un toque de exotismo. Quizás los celosos guardias fronterizos croatas no tuvieran los mismos modales que los gendarmes franceses, o las azafatas de tierra no fuesen como las de Iberia, o el aspecto de la cafetería, llena de soldados de varias nacionalidades, no fuera lo normal de un aeropuerto europeo, tal vez había notables diferencias, pero todo ello no resultaba ya ni llamativo ni novedoso ni siquiera interesante.



*Aspecto poco habitual de un piloto de transporte.*

Los compañeros de las alas de combate que participaban en la operación Deny Flight, habían dado algunos detalles de Mostar y su entorno. Por ejemplo, comentaban que la pista tuvo varios cortes y que costaría ponerla de nuevo en servicio. Por otra parte, los que habían estado con

los TACP,s relataban sus conducciones desde los montes que rodeaban el campo y su convivencia con las unidades del Ejército de Tierra, convivencia siempre grata. Los pasajeros de los vuelos, a y desde Split, relataban aventuras a bordo de sus BMR,s por caminos pocos seguros y bajo la amenaza de los francotiradores. Las tripulaciones de transporte, a pesar de haber estado involucradas en las operaciones desde el principio, no se habían podido acercar tanto al núcleo de la acción y

lo estaban deseando.

Por todo esto, cuando, a comienzos de marzo, se recibió la orden de realizar una visita inicial de evaluación al campo de Mostar con un avión de transporte, todos quisieron ser de la partida. Se dispuso que el reconocimiento se realizase en un T-



*Obras de reconstrucción del aeropuerto, la torre sirve de puesto de vigilancia.*

10 por dos tripulaciones, una del Ala 31 y otra del Ala 35 y que la misión completa fuese un transporte a Split, vuelo a Mostar, aproximación TACAN, aproximación radar y toma de tierra... si las condiciones eran favorables.

La documentación aeronáutica para la aproximación, elaborada por los franceses, no era excesiva pero sí suficiente. Su estudio permitía deducir que la pendiente de la senda de planeo era muy fuerte —por encima de los mil pies por minuto en el descenso— que había numerosos obstáculos en los alrededores, y que se salía cruzado unos veinte grados con la pista. En condiciones instrumentales no permitía mucho margen de error.

Después de dejar el pasaje en Split, las tripulaciones embarcaron de nuevo en el T-10 y salieron rumbo a Mostar. El tiempo estaba despejado y a los pocos minutos uno de los tripulantes divisó la pista.

—Aquello es el campo.

Se veía muy bien, una pista larga, de color arena, en el fondo de un valle no muy amplio y rodeado de montañas prácticamente por todas partes.

El control Zagreb transfirió el vuelo al control de Mostar. Una voz en correcto inglés y con fuerte acento francés proporcionó la información meteorológica, al menos se entendía bien y la radio funcionaba como es debido. El TACAN, sintonizado desde la costa daba indicaciones estables y en apariencia perfectamente exactas. Al cruzar la línea costera se empezaron a sobrevolar las montañas bosnias, el control autorizó el descenso y el paisaje se fue haciendo más nítido. En la milla 14 del TACAN el avión inició el pronunciado descenso y enseguida se pudo comprobar que la aproximación seguía el único camino de acceso disponible; un desfiladero entre dos montañas de aspecto poco tranquilizador, menos mal que no parecían ocupadas por nadie. El rápido descenso permitió distinguir enseguida las edificaciones del fondo del valle; numerosas pequeñas casas de campo destruidas, invernaderos arrasados, vehículos calcinados y las huellas características de la



## También, a Sarajevo

**FERNANDO HORCADA RUBIO**  
*Comandante de Aviación*

**JOSÉ LUIS PALLARÉS CASADO**  
*Capitán de Aviación*

**E**L pasado día 14 de febrero, por primera vez tras largos años de guerra, un avión T-19 español aterrizaba en el mutilado aeropuerto de Sarajevo tras un corto vuelo de 50 minutos, procedente de la ciudad croata de Dubrovnik. El motivo del viaje era transportar al ministro de Asuntos Exteriores, a su séquito y a un grupo de periodistas y empresarios españoles, en gira por los diversos países de la antigua Yugoslavia.

La misión había sido encomendada a la unidad, como en otras muchas ocasiones, con un plazo de 24 horas; la adecuada organización, acostumbrada a las prisas, permitió tener todo preparado: planes de vuelo, autorizaciones de sobrevuelo, coordinación con el CAOC de Vicenza, alojamientos, etc... Lo referente a la información necesaria para volar dentro de la zona de operaciones estaba disponible inmediatamente gracias a la reciente creación dentro del Grupo de Fuerzas Aéreas de una sección de inteligencia, cuya necesidad empezó a hacerse patente en el ejercicio Coalition Flag, y se hizo imprescindible con la eventualidad de que los vuelos regulares para apoyo a nuestras fuerzas en la antigua Yugoslavia comenzasen a realizarse con destino a Bosnia-Herzegovina, en lugar de a nuestro bien conocido aeropuerto dalmata de Split. El excelente trabajo realizado por el personal destinado en esta sección, permitió que la tripulación designada dispusiera casi inmediatamente de toda la informa-

ción necesaria para realizar la misión, correctamente seleccionada, ampliada y presentada.

El día 13 el avión despegó de la base aérea de Getafe con objeto de posicionarse en Dubrovnik, donde debía recoger a la comisión, trasladada hasta allí por un T-17 del 45 Grupo. El vuelo, que prometía ser de puro trámite, guardaba la sorpresa final de tener que realizar la aproximación NDB cruzando la tormenta que esa misma noche casi inundó la costa de Dalmacia, y nos brindó a la tripulación la oportunidad de recordar, después de años de desuso, cómo las descargas eléctricas afectan a la ya de por sí inestable aguja del ADF, algo poco tranquilizador cuando a poca distancia del tramo de final existen montes de apreciable elevación.

Al día siguiente, la notable mejoría del tiempo parecía augurar un vuelo sin problemas. Nada más lejos de la realidad; pronto descubriríamos que las condiciones meteorológicas iban a convertirse en nuestro peor enemigo. Al despegue se veían el sol intentando brillar sobre las nevadas cumbres de Bosnia-Herzegovina; sin embargo, por requisitos del control militar de la OTAN, no podíamos proceder por la ruta directa, teniendo que seguir a lo largo de toda la costa dalmata hasta Split para integrarnos en el corredor militar establecido al efecto; conforme nos adentrábamos en él, la nubosidad fue haciéndose más densa. Al establecer contacto con Zagreb-NATO, se nos infor-



*Las tripulaciones del vuelo de evaluación visitando preparación de vuelos, control de aproximación y meteorología.*

guerra. A la altura de mínimos se inició la maniobra de aproximación frustrada y comenzó el ascenso. No resultaba problemático pero sí espectacular; al final de la pista 24, cerca ya de la ciudad y a la orilla de Neretva, un gran montículo de piedra parecía demasiado alto y demasiado próximo, no era raro que la pista sólo se utilizase, en condiciones normales, en una dirección.

Con la altura suficiente se inició la aproximación radar. El control era bueno, las indicaciones claras y fiables y todo parecía absolutamente normal. Desafortunadamente la inclinada senda de planeo no permite una aproximación de precisión por lo que no se puede contar con un GCA tradicional.

De los ocho mil pies de pista sólo unos pocos fueron necesarios para un buen aterrizaje y el avión pudo estacionar en el aparcamiento.

—Bienvenidos a Mostar. Son ustedes los primeros españoles que aterrizan aquí— dijo el competente controlador francés en su buen inglés.

En el aparcamiento todo fueron saludos y gestos de satisfacción. Los franceses parecían encantados de ver por allí aviones aliados haciendo uso de las instalaciones por ellos preparadas. Se presentó el coronel jefe del campo con sus oficiales y se ofrecieron amablemente a mostrar los medios con que contaban. La visita comenzó por las oficinas de control de aproximación, meteorología y preparación de vuelos. Todo ello instalado en contenedores blindados protegidos

por redes miméticas y provistos de los enlaces necesarios. Allí se disponía de mejores medios y más información que en la mayoría de los campos habituales. La torre de vuelos, al lado de las demás instalacio-

nes, sustituía con ventaja a la semi-destruida torre del campo, utilizada en la actualidad como puesto de vigilancia. Al lado del aparcamiento los vehículos del Servicio Contra Incendios y un poco más atrás los de combustible, completaban el equipamiento del campo.

Los franceses mostraron todo esto y dieron todas las explicaciones con la habitual amabilidad, pero sin duda los más satisfechos eran los compañeros del Ejército de Tierra que veían por fin en Mostar a sus compatriotas del Ejército del Aire.

El despegue se realizó, como no es habitual, por la pista contraria a la utilizada para el aterrizaje, esta vez la 16. Los obstáculos que rodean el campo no aconsejan otra cosa salvo en caso de fuerte viento, caso que no debe ser frecuente a la vista de las montañas que rodean el valle por todas partes.



*Desde el aparcamiento vista de los obstáculos que desaconsejan la utilización normal de la pista 24.*



*Los dos primeros aviones españoles que efectuaron transportes a Mostar. Soldados franceses repostando un T-19.*



Exactamente una semana después de esta misión, tras la oportuna orden del Estado Mayor, han comenzado los transportes de elementos de los contingentes del Ejército de Tierra e Infantería de Marina desde Getafe hasta Mostar. Para las tripulaciones de transporte ha sido una nueva y gratificante experiencia. A la altura de Split, al iniciar el descenso, piloto, copiloto, mecánico y supervisor se colocan los cascos y las máscaras de oxígeno, no es habitual en un vuelo con presurización pero es conveniente en este caso. Enseguida aparece el valle, la vaguada de acceso y la pista de Mostar un tanto cruzada con la senda de aproximación. El control da sus instrucciones con una voz rutinaria, todo parece como siempre. Sin embargo los compañeros que esperan abajo y los que van a bordo saben que ahora todo será un poco menos complicado; no tendrán que hacer las tres horas de carretera desde Split, dispondrán de todos sus medios de apoyo para el manejo de cargas y sentirán que aún a miles de kilómetros están un poco menos lejos de España. El aterrizaje no presenta ninguna dificultad, los señaleros franceses aparcan los aviones y los equipos de tierra los dejan enseguida en condiciones de volver a volar. Mostar ya no es un punto lejano y desconocido, a partir de ahora es otro destino más para los vuelos de las alas de transporte del Ejército del Aire ■

mó de las condiciones: justo en los mínimos. El avión precedente, primero de aquella mañana en dirigirse a Sarajevo, decidió desviarse directamente a Split, pero nosotros, dada la trascendencia de la visita, proseguimos.

La aproximación TACAN/PAR, de senda bastante pronunciada, controlada por personal francés, tuvo esa interminable duración tan conocida por los pilotos cuando hay que efectuarla en condiciones instrumentales hasta los mismos mínimos, pero al fin, cuando no quedaban más de 100 pies para los nuestros, las luces de aproximación aparecieron ante nuestros ojos con su cálido brillo y pudimos dar el ansiado "Campo a la vista", "IFL 66, autorizado a aterrizar, informe sobre la acción de frenado, por favor", nos contestó la voz en un inglés con marcado acento francés. Pronto comprendimos el motivo de tal solicitud: la pista se nos mostraba cubierta de una capa de nieve fundente. El aplauso proveniente de parte del pasaje en el momento en que las ruedas se posaron sobre la helada superficie, denotaba que la tensión no sólo se había vivido en la cabina de vuelo.

En el aparcamiento, miembros del gobierno bosnio esperaban a la comisión, mientras que la tripulación fue amablemente recibida por personal francés; allí se nos informó de la inexistencia de medio alguno de deshielo/antihielo para eliminar la nieve de los aviones, lo cual resultaba inquietante a la vista de la recién caída y el amenazante cielo gris. "¿Qué se puede hacer en el caso de que empiece a nevar de nuevo?", preguntamos, "Nada, esperar", nos respondió el encargado del área, al tiempo que nos señalaba un helado

avión francés y varios helicópteros americanos cubiertos de una gruesa capa blanca. "Llevan así tres días. Pararon y luego empezó a nevar... Aquí hay que cargar sin parar motores e irse rápido. Con este tiempo, si paras mucho estás listo...".

Ante esta tesitura se requirió el pronóstico meteorológico: nuevas nevadas a partir de las 14:00. Se avisó a la comisión que decidió adelantar el regreso, previsto para las cinco de la tarde.

El aeropuerto presentaba un aspecto casi ruinoso, después de más de tres años de guerra, situado como se encontraba, en una zona de nadie entre dos frentes. Grandes contenedores habilmente colocados por miembros de UNPROFOR y relleños de tierra, establecían la única barrera física entre el edificio de la terminal y el barrio limítrofe de Ilidza, dominado por los serbios. La ciudad, prácticamente destruida, comenzaba lentamente a despertar, bajo el relativo amparo de los acuerdos de Dayton; tal y como nos habían anticipado los informes de inteligencia, el grado de seguridad era "moderado" y podía verse un continuo cordón humano moviéndose a ambos lados de la "Avenida de los Francotiradores", tranvías por su centro, e incluso, algún que otro vehículo particular circulando por ella. Al fin y al cabo fue un día tranquilo en el que "sólo" se registraron tres heridos civiles por un francotirador, que posteriormente sería detenido por la recién creada Policía bosnia.

La situación dentro del cuartel general de la división francesa era bastante mejor que afuera; la calefacción funcionaba, los teléfonos también y los cristales eran reparados conforme algún disparo esporádico atravesaba las ventanas. Una célula española, integrada dentro de la división bajo el mando de un coronel, nos recibió con auténtico espíritu de camaradería, nos invitó a una más que buena comida en el comedor francés, y nos facilitó el vehículo para volver al aeropuerto a través de un tour de destrucción y a la velocidad necesaria para evitar la tentación a alguno de probar su puntería sobre un blanco en movimiento. La suerte nos había sonreído; no había nevado a lo largo de todo el día, pero ahora, pequeños copos comenzaban a caer. Afortunadamente, antes de que se convirtiese en una auténtica precipitación, nuestros pasajeros aparecieron. El despegue nos brindó la última visión de la ciudad martirizada y de los montes que antaño la custodiaron pero que en tiempos más recientes sirvieron de morada a sus verdugos; ojalá que próximamente puedan ser testigos de que la frágil paz iniciada, ha devuelto a Sarajevo su antiguo esplendor ■