

Desde Bosnia-Herzegovina a Irak

Historia de los vehículos Bullfighter del EZAPAC

FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ LÓPEZ
Suboficial mayor del Ejército del Aire

PRIMEROS PASOS EN BOSNIA

Esta curiosa historia comienza cuando el Ejército del Aire decide en agosto de 1993, enviar al conflicto de la entonces República de Yugoslavia a un pequeño contingente con la misión de dar protección a las tropas españolas que ya se encontraban en zona desde hacía seis meses, mediante la conducción y el apoyo aéreo, en caso de que fuese necesario, de aviones de combate que se encontraban desplegados en distintas partes de Italia. Llegados a este punto el contingente se divide en dos equipos, del cual

formaba parte de uno el que suscribe este relato, los cuales serían enviados a distintos lugares de Bosnia-Herzegovina donde se encontraban desplegadas las tropas del Ejército de Tierra. Para poder actuar como controladores aéreos, la OTAN elige para estos equipos un indicativo radio que los diferencie del resto de los componentes de otros países que tenían la misma misión. A los españoles se les pasa a denominar los Bullfighter, indicativo que permanece hasta el día de la fecha.

Hay que hacer constar que el comienzo del despliegue se realizó con vehículos ligeros tipo Nissan Patrol que por razones obvias hubo

Vehículo del TACP del EZAPAC





BMR del TACP bautizado en Bosnia

que dejar parados en los destacamentos hasta que las condiciones del conflicto mejorasen, cosa que ocurrió un par de años después.

Fue a mediados del año 1994, cuando el Ejército de Tierra cede para su uso a los equipos del Ejército del Aire tres vehículos blindados medios de ruedas (BMR) con el fin de que los equipos de controladores aéreos puedan desplazarse y dar cobertura a los trabajos que el personal desplegado en zona realizaba.

LA IDEA

Estando destacados en la base de despliegue, que se encontraba próxima a la localidad de Trevinje en la actual República de Serbia, fue cuando al autor de este relato en esa época con el empleo de sargento primero y gran aficionado teórico/práctico a la fiesta de los toros, se le ocurrió la idea de poner a los vehículos nombres de toros:

«La idea surgió una mañana mientras miraba a los vehículos VEC (vehículo de exploración de caballería) del Ejército de Tierra, que justamente tenían su aparcamiento a las espaldas de nuestros alojamientos, y que todos tenían rotulado el nombre de algún afamado caballo de la historia (Babieca, Bucéfalo, etc.), cuando se me ocurrió que ya que nosotros habíamos recibido el indicativo de Bullfighter también nuestros vehículos podrían llevar rotulado el nombre de algún famoso toro que fuese conocido al menos por los aficionados a la fiesta nacional».

Dicho y hecho, los componentes del equipo se pusieron manos a la obra y se recortaron unas plantillas con los nombres de Islero de la ganadería de Eduardo Miura y conocido por los aficionados por ser el causante de la muerte del matador de toros Manuel Rodríguez Sánchez Manolete, y Avispado de la ganadería de Sayalero y Bandrés también tristemente famoso por ser el que infirió una cornada mortal al diestro Francisco Rivera

GANADERO	GANADERÍA	TORO
Samuel Romano Flores	Samuel Flores	Tomillero
Fernando Cuadri Vides	Hijos de Celestino Cuadri Vides	Aragonés Clavellino
Eduardo y Antonio Miura Martínez	Miura	Abulaqueño Lagartijo
Alvaro Núñez Benjumea	Núñez del Cuvillo	Arrojado
Salvador García Cebada	Hermanos de Cebada Gago	Ajustador

Paquirri. A la hora de pensar en el nombre del tercer vehículo hubo discrepancias entre los miembros del equipo y se concluyó que, debido a que este BMR era de las primeras series de motorización y por lo tanto mucho menos rápido que los otros dos, y más podía parecerse en sus movimientos a una oveja que a un toro bravo se le nombró Ovejita.

El porqué de estos nombres y no otros tal vez sea motivado, visto desde la lejanía en el tiempo, por la juventud de los integrantes del equipo que pensaron que al igual que estos

toros mostraron fiereza y peligro también el equipo debía demostrar otro tanto.

Así se mantuvo la situación hasta que finalizó la misión en el año 2003 que se devolvieron los vehículos al ET y nunca más se supo de ellos.

AFGANISTÁN, LA HISTORIA CONTINÚA

Fue en el año 2006 cuando el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas recibe la orden de aportar, al igual que en la antigua República de Yugoslavia, varios equipos de controladores de



Vehículo del TACP del EZAPAC

combate para dar seguridad a las tropas que en Afganistán se encontraban. En este caso en concreto el Escuadrón ya disponía de los URO VAMTAC S-3 como vehículos operativos y que se empleaban en ese tipo de misiones, por lo que una vez en zona se recuperaron los nombres de los BMR que se usaron en Bosnia-Herzegovina y que tanta suerte proporcionaron. Pues hay que decir que en los diez años continuados que el EZAPAC anduvo por aquellas tierras no sufrió ni una sola baja y se rotularon en estos nuevos vehículos.

Ya en el año 2010 fue cuando el Gobierno español decide adquirir los nuevos vehículos de combate RG-31 Nyalade los cuales en principio son asignados a los equipos de control de combate cinco unidades, que posteriormente se convertirán en siete con la ampliación por parte de Infantería de Marina de dos equipos más.

Llegados a este punto y tal vez por el cambio en la forma de pensar de este que les escribe, probablemente por la edad o por la mayor experiencia y sensatez, decide que en lugar de rotular los vehículos con nombres de toros tristemente famosos por sus violentas acciones en el ruedo, se deberían nombrar con los mejores toros de las ganaderías que a su modesto entender bien por afinidad o por gratos recuerdos en tantas tardes de toros, se mereciesen la mejor opinión de quien mejor los conoce y que no son otros que los mismos ganaderos.

Fue entonces, cuando aprovechando que se encontraba de servicio en la secretaria del Grupo de Control Aéreo Avanzado en la ciudad de

Qwala e Naw, y aprovechando la diferencia horaria que había con España, cuando ya de madrugada comenzó a efectuar llamadas a los ganaderos que a su juicio debían aportar los nombres de los toros con que se «bautizarían» los nuevos vehículos.

Pueden ustedes imaginarse la sorpresa e incredulidad que debieron de sentir estos señores cuando, ya avanzada la noche, reciben una llamada en su cortijo de un señor que dice ser el subteniente Rodríguez del Ejército del Aire y que en esos momentos se encuentra en Afganistán, que les cuenta la historia de la tradición de poner nombres de toros a los vehículos que utilizan los equipos de su unidad; y que les pide por favor que les den el nombre de alguno de los toros que ellos consideren mas importantes en su ganadería, para poder rotularlo así como su «hierro» en los nuevos vehículos.

Las sensaciones y los comentarios que estos señores hicieron me van a permitir que queden para mi recuerdo. El caso es que todos estuvieron encantados con la idea y todo fue amabilidad, ayuda y agradecimientos por su parte por el hecho de que hubiese pensado en sus vacadas. Así fue como los ganaderos dieron los nombres de aquellos toros que para ellos fueron importantes por diversos motivos y que se detallan en el cuatro adjunto.

Esta es la única y verdadera historia de los «bautizos» de los vehículos empleados por los equipos de control Aéreo Táctico de las Fuerzas Armadas Españolas, contada y firmada por el artífice de esa idea. ■



Bautizo de uno de los RG-31 asignados al EZAPAC