



UN AÑO EN LA OPERACIÓN «DENY FLIGHT»

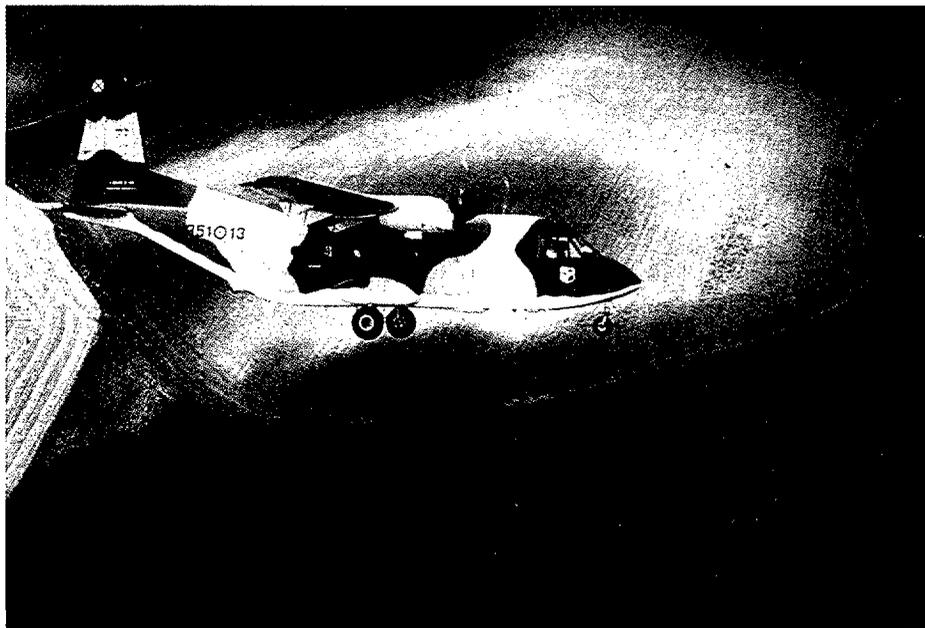
Introducción



L primero de diciembre de 1994 comenzó a operar desde la base aérea de Aviano (Italia) un destacamento del Ejército del Aire español, formado por ocho F-18 y dos KC-130 *Hércules*, que desde entonces tomaron parte activa e ininterrumpida en la operación DENY FLIGHT para apoyar a la ONU en sus misiones de paz en Bosnia-Herzegovina.

El día primero de diciembre de 1995, al cierre de este artículo, se cumplió un año de participación de este destacamento en la DENY FLIGHT. Un año con altos y bajos, con períodos de gran actividad y períodos de acciones rutinarias, con intervenciones en ataques reales y participaciones en patrullas aburridas. Pero, qué duda cabe, un año interesante e intenso, que representó un punto culminante en la historia del Ejército del Aire español, ya que por primera vez aviones de caza y ataque españoles actuaron con aviones de otros países de la Alianza Atlántica en operaciones reales y fuera del territorio nacional.

Por ello, con este artículo sólo pretendo dedicar un pequeño homenaje a la Fuerza Aérea española en general, y al destacamento de F-18 y KC-130 en particular, en el aniversario de su despliegue en Aviano.



CASA 212 *Aviocar*.

Y antes de seguir adelante, quiero también dedicar un recuerdo al CASA 212 *Aviocar* que desde junio de 1993 toma parte en la DENY FLIGHT y, con base en Vicenza, realiza transportes de personal. Este avión, con su buen hacer, su improvisado *catering* y su bota de vino, se ganó el aprecio y simpatía de todos sus pasajeros, sin olvidar que en marzo de 1994 un misil croata le alcanzó en la cola, aunque pudo aterrizar sin otra novedad que los consiguientes daños del impacto del misil y las heridas de poca consideración de los pasajeros.

Antecedentes de la operación DENY FLIGHT

Los orígenes de la operación se remontan al 16 de octubre de 1992, cuando por Resolución número 781 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas se prohibió todo tipo de vuelos militares sobre Bosnia-Herzegovina, en un intento de asegurar el cumplimiento de las misiones de apoyo a la paz en la ex Yugoslavia. La responsabilidad de velar por el cumplimiento de dicha resolución recayó en la OTAN, y así nació la operación SKY MONITOR, consistente en la vigilancia del aire por medio de aviones de alerta temprana (AWACS). Pero debido a las continuas violaciones del espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina por parte de los contendientes, con numerosos vuelos no autorizados, en marzo de 1993 el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas adoptó

la nueva Resolución 816, en la que declaró a Bosnia-Herzegovina zona de exclusión de vuelos para todos aquellos aviones o helicópteros que no contasen con autorización de la ONU. Para apoyar a Naciones Unidas en el cumplimiento de esta resolución, la Alianza Atlántica inició la operación DENEY FLIGHT, el 12 de abril de 1993.

Misiones y cometidos

En consecuencia, la misión de la operación OTAN DENEY FLIGHT consiste en vigilar el espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina y obligar al cumplimiento de la Resolución 816 de Naciones Unidas, que prohíbe el empleo de dicho espacio (*No Fly-Zone* —NFZ—) a los aviones y helicópteros no autorizados.

Entre otros cometidos de la operación está el prestar apoyo aéreo cercano (*Close Air Support* —CAS—) a tropas en tierra, bajo petición y control de las Naciones Unidas, de acuerdo con las Resoluciones 836, 958 y 981, así como llevar a cabo ataques aéreos contra blancos que representen amenaza, a petición y en coordinación con Naciones Unidas.

Organización

Dicho en pocas palabras, el Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas en el Sur de Europa (CINCSOUTH) tiene la autoridad delegada para llevar a cabo la operación. A su vez el CINCSOUTH, cuyo cuartel general está en Nápoles, delegó el control de la operación en el Comandante de las Fuerzas Aéreas Aliadas en el Sur de Europa (COMAIRSOUTH) con cuartel general también en Nápoles, en tanto que la asignación y control diario de tareas está delegado en el Comandante de la 5.^a Fuerza Aérea Aliada Táctica (COMFIVEATAF), que ejerce dicho control desde el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC), en Vicenza (Italia).

Fuerzas participantes

En esta operación OTAN tomaron parte diariamente un promedio de 4.500 personas pertenecientes a los siguientes doce países: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia, Noruega, Reino Unido y Turquía. Los aviones operaron desde bases aéreas de Alemania, Francia, Grecia, Italia y Reino Unido y desde portaaviones desplegados en el Adriático.

En este último año de la operación el número total de aviones participantes fue de unos 225, con un promedio de 200 disponibles y 25 alistados (*on call*) en sus países respectivos. El cuadro núm. 1 detalla las unidades participantes

CUADRO NÚM. 1

Unidades participantes en la operación DENY FLIGHT el 1 de diciembre de 1995

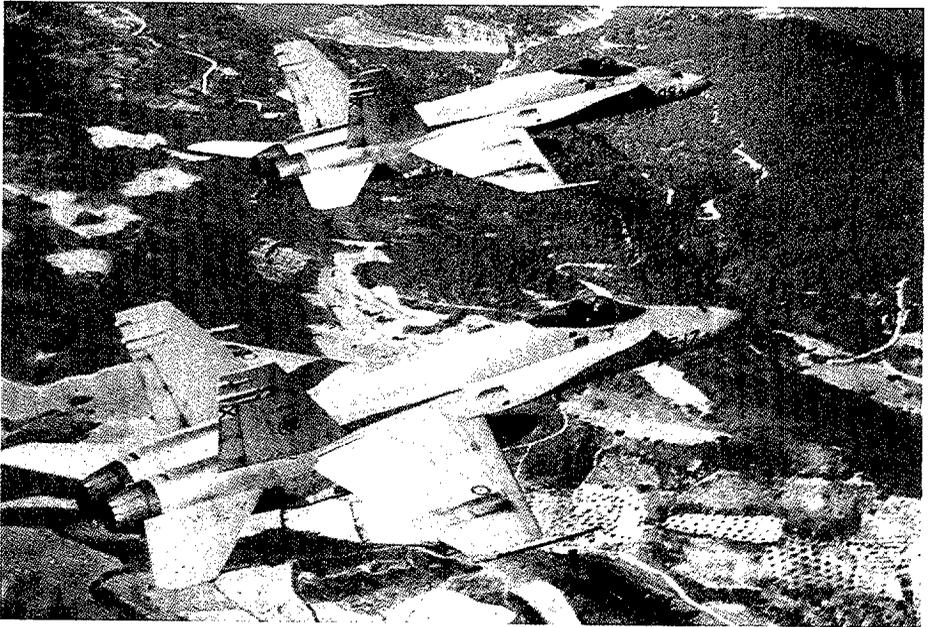
País	Avión	Presente	On call	Misión	Base
Alemania	Tornado	14	--	Reconocimiento y ataque al suelo	Piacenza, Italia
España	CASA 212	1	--	Transporte personal	Vicenza, Italia
	F-18	8	--	Intercepción y ataque al suelo	Aviano, Italia
	KC-130	2	--	Reabastecimiento en vuelo	" "
Estados Unidos	F-15E	8	--	Intercepción y ataque al suelo	Aviano, Italia
	F-18D	12	--	" " " "	" "
	F-16 C/D	12	--	" " " "	" "
	O/A-10	8	--	Ataque al suelo	" "
	EC-130	3	--	Mando y control	" "
	EC-130	2	--	Guerra electrónica	" "
	AC-130	2	--	Ataque al suelo	Brindisi, Italia
	KC-135	10	--	Reabastecimiento en vuelo	Pisa, Italia e Istres, Francia
	EA-6B	6	--	Guerra electrónica	Aviano, Italia
	FA-18C	12	--	Intercepción	En portaaviones
	FA-18C	6	--	Intercepción y ataque al suelo	" "
	EA-6B	6	--	Guerra electrónica	" "
Francia	Mirage F-1 CR	5	--	Reconocimiento	Istrana, Italia
	Mirage 2000 C	6	3	Intercepción	Cervia, Italia
	Mirage 2000 K/D	4	3	Ataque al suelo	" "
	Super Etendard	6	--	Cazabombarderos	En portaaviones
	F-1 CT	--	3	Apoyo aéreo cercano	Istrana, Italia
	C-135	1	--	Reabastecimiento en vuelo	Istres, Francia
	E-3F	1	--	Alerta aérea temprana	Avord
	Jaguar	6	2	Bombarderos de ataque	Istrana, Italia
Holanda	F-16A	4	2	Intercepción	Villafranca, Italia
	F-16A	5	2	Ataque al suelo	" "
	F-16R	3	2	Reconocimiento	" "
Italia	PA-200 Tornados	8	--	Apoyo aéreo cercano	Ghedí, Italia
	AMX	6	--	" " " "	Istrana, Italia
	C-130	1	--	Transporte	Pisa, Italia
	G-222	4	--	" " " "	" "
	B-707	1	--	Reabastecimiento en vuelo	Practical Di Mare, Italia
Reino Unido	FMK-3 Tornado	6	--	Intercepción	Gioia del Colle, Italia
	GR-7 Harrier	10	--	Apoyo Aéreo cercano	" " " "
	GR-7 Harrier	2	--	Reconocimiento	" " " "
	Sea Harrier	6	--	Intercepción y ataque al suelo	En portaaviones
	L-1011	2	--	Reabastecimiento en vuelo	Palermo, Italia
	E-3D	2	--	Alerta aérea temprana	Aviano, Italia
Turquía	F-16C	8	10	Intercepción	Ghedí, Italia
OTAN	E-3A	8	--	Alerta aérea temprana	Geilenkirchen, Alemania Trapani, Italia Action, Grecia
Total		217	27		

el 1 de diciembre de 1995. Como se puede ver, el número total de aviones es de 244 (217 disponibles y 27 *on call*), entre los que figuran los ocho F-18, dos KC-130 y un CASA-212 españoles.

Aviones españoles

F-18

El avión de caza y ataque F-18, gracias a sus elementos, sensores y armamento, puede llevar a cabo con éxito diversos tipos de misiones, como lo ha demostrado en este año de participación en la DENY FLIGHT —Patrulla Aérea (CAP), Operaciones Aéreas Ofensivas (OCA), Supresión de Defensas Antiaéreas (SEAD)—, lo que le sitúa entre los aviones más completos participantes en la operación.



Aviones F-18.

KC-130

El avión cisterna KC-130 *Hércules* se emplea en la DENY FLIGHT para suministrar combustible en vuelo a todo avión que cuente con un sistema receptor compatible con su cesta de suministro, y así ha reabastecido en vuelo a los

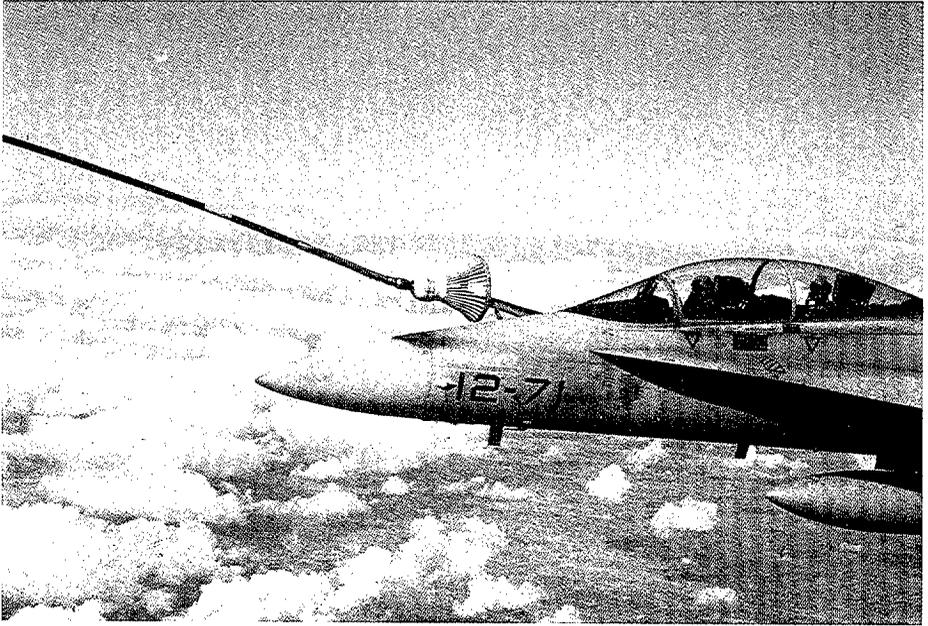


Avión KC-130 efectuando reabastecimiento en vuelo.

F-18 españoles, a los *Tornados* ingleses, a los *Mirage 2000*, a los AV-8B españoles y a casi todos los aviones de la Armada de los Estados Unidos.

Vicisitudes anteriores al despliegue español

El proceso para llegar al acuerdo que permitió el despliegue de los aviones españoles en la base de Aviano tuvo que vencer ciertas dificultades. Los contactos iniciales tuvieron lugar a finales del primer semestre de 1994, con intercambios de información, reuniones, reconocimientos de bases, etc; pero, pese al interés de la OTAN en contar con medios aéreos españoles, y a la voluntad española de proporcionar estos medios si eran solicitados por la OTAN, las conversaciones para el despliegue sufrieron un estancamiento, debido a las posiciones encontradas entre Italia como país anfitrión y Estados Unidos como país utilizador de la base de Aviano. La postura italiana mantenía que sus bases estaban saturadas y sugería como base de despliegue Aviano, en tanto que Estados Unidos argumentaba que Aviano estaba al límite de sus posibilidades y no podía aceptar más aviones; mientras, España, por su parte, solicitaba el uso de una base que facilitase el apoyo logístico del destacamento. Las conversaciones continuaron adelante con contactos a todos los niveles, y el resultado final fue que, el 24 de octubre de 1994, SHAPE comunicó oficialmente la aprobación para basar los aviones españoles en Aviano.



F-18, repostando en vuelo.

El despliegue

A partir de la aprobación, y durante la primera mitad de noviembre de 1994, se efectuaron las últimas determinaciones de necesidades para el despliegue, y éste se llevó a cabo en tres etapas. La primera etapa se realizó a mediados de noviembre, cuando una comisión se trasladó a Aviano para preparar el alojamiento del destacamento y empezó la llegada de personal (técnicos, personal de seguridad, etc); una semana después llegaron a Italia los cuatro primeros F-18, y el 28 de noviembre se trasladó el resto del destacamento.

A finales de mes, unos 250 representantes del Ejército del Aire se encontraban en Aviano ultimando preparativos, mientras los aviones llevaban a cabo adiestramiento y familiarización con el área, para estar el 1 de diciembre de 1994 listos para realizar las primeras operaciones sobre Bosnia-Herzegovina.

Períodos del despliegue

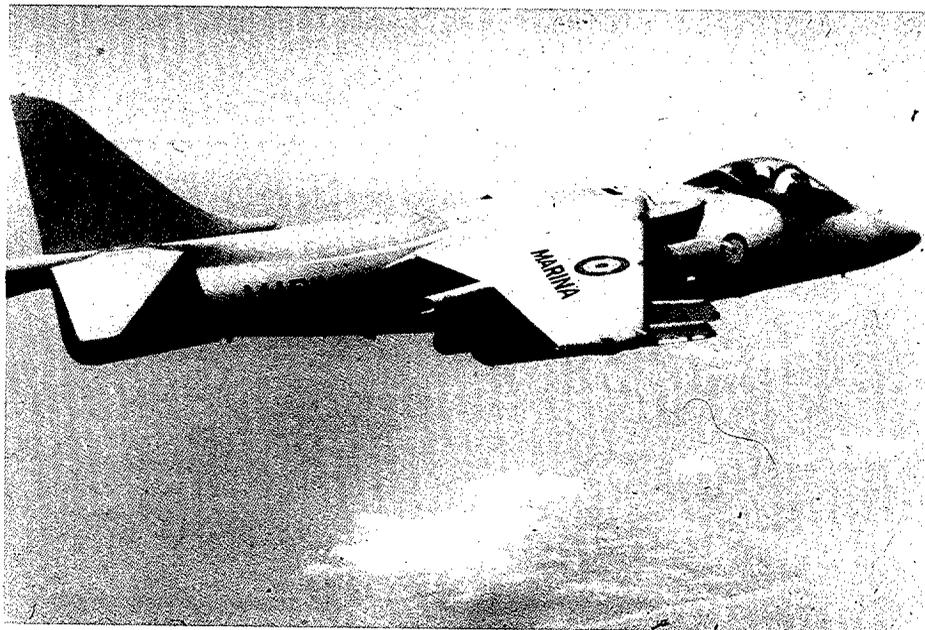
El primer despliegue se había previsto con una duración de cuatro meses, por lo que finalizaba el 31 de marzo de 1995. Pero a la vista de las características de los aviones —entre las que destacan su sistema de guerra electrónica y

los misiles antirradiación HARM, que los hacen unidades muy apropiadas para operar en áreas de amenaza de misiles SAM—, unido a su estado operativo y a su buen rendimiento, las autoridades OTAN solicitaron continuas prolongaciones del despliegue del destacamento en Aviano, que en todos los casos fueron aprobadas por las autoridades españolas, por lo que de un período inicial de sólo cuatro meses se alcanzó de momento el año, con tres prolongaciones de tres meses cada una en el año 1995: del 1 de abril al 30 de junio; del 1 de julio al 30 de septiembre, y del 1 de octubre al 31 de diciembre.

Acontecimientos más destacables

Durante este año de despliegue los acontecimientos más notables de la operación DENY FLIGHT, en algunos de los cuales intervinieron los aviones españoles cuando les correspondió dentro de los turnos que diariamente estableció el CAOC de Vicenza, fueron los siguientes:

- El 1 diciembre de 1994 el destacamento español empezó a tomar parte activa en la operación.
- Del 14 al 18 de diciembre de 1994 el portaaviones *Príncipe de Asturias* permaneció en el Adriático; sus aviones AV-8B *Harrier* operaron incluidos en la programación diaria de la DENY FLIGHT efectuada por el CAOC de la 5.ª ATAF y recibieron combustible en vuelo de los KC-130 *Hércules* españoles.
- El 17 de diciembre de 1994, un avión francés, *Etendard IV P*, en un vuelo de reconocimiento sobre Bosnia-Herzegovina, fue alcanzado por fuego de artillería; resultó con daños en la cola, pero regresó a Italia sin más novedad.
- Los días 25 y 26 de mayo de 1995 aviones OTAN atacaron depósitos de munición serbio-bosnios en Pale, a petición de la ONU en respuesta a ataques serbios contra «áreas seguras».
- El 2 de junio de 1995 un avión F-16 C norteamericano que efectuaba patrulla fue derribado al oeste de Bosnia por un misil superficie-aire serbio-bosnio. Sobre la suerte del piloto corrieron todo tipo de noticias sin confirmar.
- El 8 de junio el piloto derribado el día 2 del mismo mes fue rescatado por fuerzas SAR.
- El 11 de julio, en respuesta a una petición de UNPROFOR, los aviones OTAN efectuaron CAS en el área de Srebrenica, en Bosnia-Herzegovina, y atacaron blancos terrestres identificados por las Naciones Unidas.
- El 4 de agosto de 1995 cuatro aviones OTAN atacaron dos estaciones radar de misiles superficie-aire serbio-croatas, utilizando para ello misiles antirradiación HARM.



AV-8B Harrier.

- Del 30 de agosto al 20 de septiembre se llevó a cabo la operación DELIBERATE FORCE, que consistió en una serie de ataques aéreos de la OTAN para reducir la capacidad militar de los contendientes. Por su importancia y entidad la detallo más adelante.
- El 4 de octubre aviones OTAN lanzaron en tres ocasiones misiles HARM en defensa propia, al ser iluminados por radares de defensa aérea mientras efectuaban patrullas sobre Bosnia-Herzegovina.
- El 8 de octubre de 1995 aviones OTAN atacaron con éxito un puesto de mando y control serbio-bosnio, en respuesta a una petición CAS de Naciones Unidas.

Operación DELIBERATE FORCE

El 30 de agosto de 1995 los aviones OTAN comenzaron a realizar ataques (*air strikes*) contra blancos militares serbio-bosnios, después de llegar a la conclusión de que un ataque de morteros realizado el 28 de agosto de 1995 en Sarajevo provenía de una posición serbio-bosnia. Así dio comienzo la operación DELIBERATE FORCE, la operación aérea de mayor entidad que ha tenido lugar en la ex Yugoslavia desde el comienzo de la crisis.

En realidad, el ataque de morteros del día 28 de agosto fue sólo el disparadero de una operación que ya se venía preparando tiempo atrás, debido a las violaciones de que eran objeto los mandatos de las Naciones Unidas referentes a las «áreas seguras», a causa de los ataques de que eran objeto las fuerzas de la OTAN y las Naciones Unidas, y en un intento de hacer más efectiva la actuación de la OTAN en la exYugoslavia. En este sentido, el 10 de agosto de 1995, mandos OTAN y de las Naciones Unidas firmaron un MOU (*Memorandum of Understanding*) para la ejecución de operaciones aéreas OTAN en protección de las designadas «áreas seguras» por las Naciones Unidas. Este MOU fue consecuencia de la Conferencia de Londres del 21 de julio de 1995 y las consiguientes decisiones del Consejo del Atlántico Norte de 25 de julio y 1 de agosto de 1995, que especificaban que cualquier ofensiva serbio-bosnia en el futuro necesitaba una respuesta rápida y firme, con el empleo del poder aéreo de la OTAN si era necesario.

La crónica de esta operación, que se prolongó hasta el 20 de septiembre de 1995, es la siguiente:

- El 30 de agosto comenzaron los ataques OTAN sobre Bosnia-Herzegovina, con el primer impacto de bomba a las 0212 horas. Este mismo día, a las 1716 horas, un avión *Mirage* francés fue derribado cerca de Pale por un misil superficie-aire; de los dos miembros de la tripulación, cuya búsqueda comenzó inmediatamente, no se tienen noticias.
- El 31 de agosto continuaron los ataques aéreos.
- El 1 de septiembre se suspendieron los ataques aéreos para permitir encuentros entre oficiales serbio-bosnios y de las Naciones Unidas.
- Los días 2, 3 y 4 continuaron el alto el fuego y las negociaciones.
- El 5 de septiembre, al comprobar que los serbio-bosnios no intentaban cumplir las condiciones impuestas por las Naciones Unidas, los aviones OTAN reiniciaron los ataques.
- Del 6 al 13 de septiembre continuaron los ataques aéreos.
- El 10 de septiembre, el crucero norteamericano *Normandy* lanzó trece misiles Tomahawk contra sistemas de defensa aérea serbio-bosnios al noroeste de Bosnia.
- El 14 de septiembre, a las 2200 horas, se suspendieron los ataques aéreos para permitir el cumplimiento de un acuerdo con los serbio-bosnios, que incluía la retirada de armas pesadas de la zona de exclusión de Sarajevo. Un período inicial de alto el fuego de 72 horas se extendió posteriormente a 144 horas.
- El 20 de septiembre de 1995, al finalizar las 144 horas de alto el fuego, autoridades OTAN y de las Naciones Unidas acordaron que de momento no era necesario reiniciar los ataques, ya que los serbio-bosnios habían cumplido las condiciones impuestas por las Naciones Unidas.

Una idea de la intensidad de los ataques efectuados entre el 30 de agosto y el 14 de septiembre la puede dar la cantidad de armas empleadas: 764 armas de precisión (bombas láser y misiles de diferentes tipos), 318 bombas convencionales, 20 cohetes y 10.846 disparos de munición de diferentes calibres.

Los ataques se llevaron a cabo contra 48 blancos complejos, en los que se señalaron 338 blancos individuales, la mayor parte de los cuales fueron destruidos o resultaron con daños de consideración. Entre los blancos seleccionados figuraban elementos de mando y control, depósitos de municiones, asentamientos de armas pesadas y medios de apoyo logístico.

En el cuadro núm. 2 se detallan los países participantes en la operación DELIBERATE FORCE y el número de salidas por país para todo tipo de misiones (CAP, SEAD, CAS/BAI, Reconocimiento, Aprovisionamiento y Apoyo).

CUADRO NÚM. 2

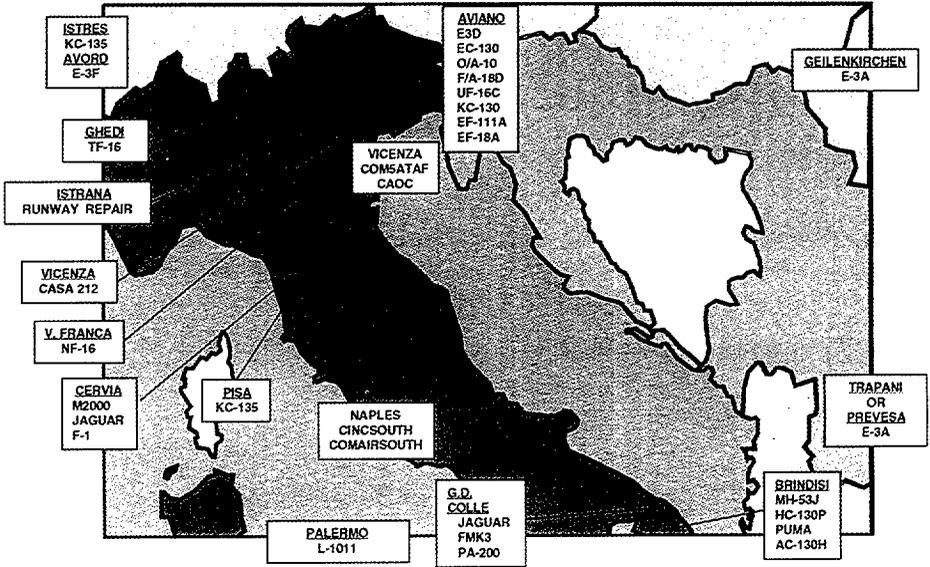
Reparto de salidas en la operación DELIBERATE FORCE

NACIÓN	N.º total de salidas	% del total
Alemania	59	1,7
Estados Unidos	2.318	65,9
España	121	3,4
Francia	284	8,1
Holanda	198	5,6
Italia	35	1,0
Reino Unido	326	9,3
Turquía	78	2,2
OTAN (AEW)	96	2,7
TOTAL	3.515	100

Previsiones

Hoy por hoy, la previsión es que la operación DENY FLIGHT continúe como hasta ahora en cuanto a organización y forma de actuación, aunque sufrirá cambios como consecuencia de los recientes acuerdos de paz de Dayton y

DENY FLIGHT



de la marcha de las conferencias sobre reconstrucción económica, desarme, refugiados, etc. Caso de que los resultados de dichas conferencias sean positivos, y de que a mediados del presente mes de diciembre de 1995 se firme en París el acuerdo de paz, la situación podrá cambiar drásticamente; entraría en vigor el recientemente desarrollado «Plan de Implementación de Paz», y aunque en un principio posiblemente continuará la DENY FLIGHT será en un contexto muy diferente del actual, y puede que cambie de nombre e incluso desaparezca, aunque éstas son conjeturas a las que sólo el futuro puede dar respuestas. (*)

En cuanto a los aviones españoles, aunque, como ya dije antes, el actual período de despliegue finaliza el 31 de diciembre de 1995, a la vista de la situación no descarto que se pueda producir una nueva extensión de dicho despliegue para que los aviones participen en el «Plan de Implementación de la Paz» de la OTAN.

(*) Nótese que este artículo se escribió en diciembre de 1995 (N. de la R.).

Comentario final

Termina un año de destacamento de los aviones españoles en Aviano, en el que con un gran esfuerzo logístico y operativo supieron alzarse y mantenerse al nivel de los mejores. Esto se consiguió a expensas de la participación de los aviones en otras actividades, y en ocasiones posiblemente en detrimento de alguna faceta de su propio adiestramiento, aparte del gran esfuerzo económico que supuso tanto la realización del despliegue inicial como su continuación en el tiempo. Pero esto es una buena inversión a la vista del alto nivel de adiestramiento adquirido en las misiones en que los aviones tomaron parte, y ahí están los resultados que hacen a nuestros aviones acreedores del respeto de los miembros de la Alianza. Es de justicia reconocer que el destacamento, con disciplina, paciencia, profesionalidad y moral, ha desempeñado y desempeña un gran papel en la operación DENY FLIGHT.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ

