



Operaciones aéreas en el conflicto de Kosovo

RICARDO RUBIO VILLAMAYOR
Teniente General de Aviación

La Operación "Allied Force" en Kosovo, no ha hecho más que demostrar una vez más la decisiva importancia del Poder Aéreo para la resolución de conflictos modernos. Pero esta vez, además, lo ha hecho de una forma más contundente y más "limpia" en el sentido de no haberse producido ninguna baja propia y con unas pérdidas mínimas entre la población civil (daños colaterales). Todo ello ha marcado un hito importante en la historia de las guerras.

Para ello fué necesario crear una extraordinaria Fuerza Aérea Multinacional (829 aviones), de los

países de la OTAN, entre los que estaba el Ejército del Aire español.

En este dossier, pilotos de nuestro Ejército del Aire que tomaron parte en el citado conflicto, describen perfectamente tanto la complejidad y dificultad de las operaciones aéreas de hoy día, ante amenazas reales, como su "personal feeling" sobre las mismas.

La campaña aérea de Kósovo, no se puede enmarcar en lo que conocemos hoy como conflicto regular, ya que no hubo operaciones terrestres. Fueron 78 días, en los que únicamente Fuerzas Aéreas

de la OTAN, se empeñaron en la mayor operación de guerra de su historia.

En primer lugar, cabe resaltar la importancia de la amenaza a la que tuvieron que hacer frente las tripulaciones de la Alianza. Efectivamente, la Fuerza Aérea de Milosevic disponía de una completa e integrada defensa aérea (IADS): radares, misiles SAM, interceptadores modernos,

etc... Basta decir que el número de misiles SAM (rádar) por salida lanzados en la Operación "Allied Force", fué tres veces superior al que se produjo en la Operación "Tormenta del Desierto", es decir la IADS yugoslava fué muy activa, aunque gracias a las tácticas empleadas por los aviones de la OTAN (misiones SEAD: "Jamming" y misiles HARM), la hicieron prácticamente inefectiva.

Las operaciones aéreas de la Alianza, consiguieron desde el principio alcanzar la superioridad aérea, en el sentido que el enemigo no consiguió ni siquiera afectar mínimamente el grado de actividad propio cuando quiso y donde quiso. No obstante cabe resaltar que los vuelos de la Fuerza Multinacional se realizaron mayormente en periodos nocturnos y por encima de 10.000 pies sobre el suelo



(AGL), con el fin de evitar la amenaza de los MANPADs y AAA. El costo de esta superioridad, fué el mantenimiento de cuatro patrullas CAP, durante 24 horas/día, a lo largo de toda la operación, así como al lanzamiento de 800 misiles HARM contra los SAM.

En este sentido, un mensaje muy

claro que se deduce de las operaciones aéreas en Kosovo, es la necesidad de un sistema C2 avanzado e integrado con otro de información que permita disponer de la inteligencia lo más precisa y actual posible. Para ello son necesarios los siguientes medios básicos: Representación Gráfica de movimientos aéreos en tiempo real (RAP)/Sistema de Comunicaciones, informatizado, para gestión "Tasking" (ICC)/Red Informática de Inteligencia (LOCE) (o similar) y Video Conferencia. Esto que representa un verdadero reto para el futuro, manifiesta la capacidad real para conducir una Campaña Aérea.

Digno de mención, ha sido el buen planeamiento y conducción de las operaciones (38.000 salidas totales, con días de más de 1.000), reflejado en el





La sección de inteligencia del destacamento Icaro, pieza básica en el planeamiento de las misiones.

concepto "Deconfliction" por parte del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC), ya que no se produjeron accidentes ni "fratricidios" en un espacio aéreo de reducido tamaño (aproximadamente como Andalucía).

La compleja Operación "Allied Force" ha puesto de manifiesto la imperiosa necesidad de entender y aplicar elementos básicos para el planeamiento, seguimiento y evaluación de las operaciones aéreas, entre los que destacan los conceptos: Comandante Aéreo (JFACC)/Centro de Operaciones Aéreas (CAOC)/Relación: Mando Apoyado-Mando que Apoya. En resumen, es clave la necesidad de un solo Centro de Operaciones, que transforme las Directivas y Planes de Operaciones en el "Tasking" de todos los medios aéreos, bajo una única autoridad (aérea), que tenga también la responsabilidad de la estructura del espacio aéreo (ACA), actuando en beneficio del Mando Componente Apoyado (si no lo fuera la propia Fuerza Aérea). En cualquier caso el CAOC respeta siempre el concepto de planeamiento y control centralizado y ejecución descentralizada.

Así mismo en el conflicto de Kósovo se ha demostrado la necesidad e importancia, de Puestos de Mando en el Aire (ABCCC), Vigilancia y Control de la Batalla Aérea (AWACs) y Vigilancia y Control de la Batalla en Superficie (JSTAR) con el fin de tomar decisiones y coordinar la actividad aérea en tiempo real de acuerdo con las incidencias o variaciones que se produzcan en la Batalla Aérea que se esté llevando a cabo.

A pesar de la tecnología punta empleada en los equipos/sistemas de los modernos aviones de la OTAN, la meteorología sigue siendo todavía un factor adverso que condiciona las operaciones aéreas, máxime cuando las Reglas de Combate (ROEs), en conflictos de este tipo, exigen un "daño colateral CERO", o dicho de otra forma, una identificación realmente positiva del objetivo, volando, como ya se ha expuesto, a más de 10.000 pies AGL.

La meteorología no sólo era importante en el área de "Targeting", sino también en las zonas de repostaje aéreo (AAR), y lógicamente en las bases aéreas



La reposición del armamento utilizado puso de manifiesto el papel fundamental de la logística.

del despliegue. Basta con decir que solamente en 24 de los 78 días del conflicto no hubo condicionantes meteorológicos.

El proceso de selección y priorización de objetivos ("Targeting"), debido a implicaciones políticas, fué largo y lento, muchas veces inadecuado o de escasa importancia. Por ello apareció el concepto de "Flex-Targeting" o "Rapid-Targeting" con la idea de alcanzar objetivos en forma rápida, de acuerdo con la información de última hora disponible en el CAOC por medio de los sensores de Información, Vigilancia y Reconocimiento (ISR). Cabe destacar el buen resultado de los Vehículos Aéreos no Tripulados (UAVs), aún considerando sus bajas, como medios capaces de proporcionar información en tiempo real.

Gran parte del éxito de la Operación Allied Force, se debe a un entrenamiento conjunto y combinado de las Fuerzas Aéreas de la OTAN, logrado en ejercicios de gran realismo como son entre otros los RED-FLAG, NOMAD, TLP o DAGAS en los que normalmente participan nuestras unidades. Gracias a ellos se emplearon tácticas, técnicas y procedimientos normalizados, con un lenguaje común, lo que permitió emplear coordinada y eficazmente la mayor y mejor Fuerza Aérea de los últimos tiempos.

Otro aspecto importante, también puesto de manifiesto en los artículos de este dossier, son las operaciones CSAR. En los únicos dos derribos que tuvo la Fuerza Aérea Multinacional, los pilotos fueron rescatados con éxito en complejas operaciones de este tipo. Conocido es el enorme efecto que las misiones CSAR tiene sobre la moral de las tripulaciones aéreas. El éxito de estas operaciones se basa en disponer de, además de los medios adecuados, de las directivas y procedimientos específicos junto con un adecuado y difícil entrenamiento a todos los niveles (planeamiento y ejecución).

Para el Ejército del Aire la participación en las operaciones aéreas del Teatro de los Balcanes ha sido altamente satisfactoria ya que nos ha permitido realizar una autoevaluación, situándonos en un nivel tan alto como el de los mejores de las Fuerzas Aéreas de



Los vuelos de la fuerza multinacional se realizaron mayormente en periodos nocturnos.

nuestro entorno. Disponemos de aviones de combate "Multirole/SWING role" capaces de realizar todas las operaciones vitales de una campaña aérea (incluido SEAD), pilotos altamente cualificados para llevarlas a cabo y apoyados por personal técnico y de servicios dotados de gran profesionalismo. Lo mismo puede decirse de los aviones de apoyo al combate (transportes y reabastecimiento), que han operado siempre de forma excelente y a veces en condiciones muy adversas, habiéndose ganado mercedamente el nombre de "multiplicadores de fuerza".

Así mismo, muchos oficiales de nuestro Ejército del Aire han tenido la oportunidad de participar, para apoyar o asesorar al BATTLE-STAFF/CAOC que planeaba y conducía las operaciones aéreas, localizado en la sede de la antigua 5ª ATAF en Vicenza (Italia). Para ello, se integraron en células de Intel, CSAR/RCC, Gestion de Transporte (RAMCC)/Reabastecimiento Aéreo (AAR) o como NAT-REP o UNIT-REP, lo que sin duda, les ha proporcionado una valiosa experiencia profesional. Por parte del Mando Aéreo de Combate (MACOM) se activó una Célula de Seguimiento, que en contacto con nuestros representantes en el citado CAOC y Jefe del Destacamento "Ícaro", disponía de información, prácticamente en tiempo real, de lo que sucedía en el planeamiento y ejecución de las operaciones. Dicha célula estuvo activada H-24 en nuestro CAOC de Torrejón, con la presencia constante de un oficial general del MACOM, para asesorar al Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) (videoconferencia), y al Jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA) como Comandante Jefe del Mando Operativo Aéreo.

Por último y como lecciones aprendidas para nuestro Ejército del Aire, se pueden señalar:

- La importancia de los CAOC's y de la figura del JFACC.
- La complejidad de las operaciones aéreas y la capacidad multirole de los aviones F-18, exige que los pilotos tengan un buen nivel de entrenamiento (no inferior a 180 H/V/año) y este debe ser lo más realista posible, consiguiéndolo de forma progresiva.



La fuerza aérea multinacional con más de 800 aviones de los países de la OTAN entre los que estaba el Ejército del Aire español.

- El proceso para seleccionar y priorizar los objetivos debe establecerse de forma que sea lo más rápido posible.
- Los aviones deben disponer de equipos que permitan optimizar su empleo:
 - Armamento Inteligente/Autonomía en Guerra Electrónica.
 - Capacidad nocturna (NVG/FLIRs - Gafas visión nocturna).
 - Identificador IFF/SIF (MOD-4). Para interceptadores.
 - MÁXIMA precisión equipos navegación autónoma (INS/GPS).
 - Comunicaciones seguras, fiables y criptadas.
 - Autoprotección (aviones combate y apoyo combate).
 - El ALTO valor de los aviones AAR, verdaderos multiplicadores de fuerza.
 - La gran importancia que tienen las operaciones CSAR, no solo para la moral de los pilotos sino también por el alto valor de las tripulaciones cualificadas (CR's de muy difícil sustitución).

Antes de terminar es necesario y conveniente resaltar un aspecto fundamental, no de índole militar, y es que todos los países de la OTAN que tomaron parte en la Operación Allied-Force formaron un bloque compacto, sin fisuras a nivel político, aunque a nivel militar surgieran algunas discrepancias operativas ("Targeting"). Esto fué otra de las claves del éxito.

Finalmente solo queda decir que nuestro Ejército del Aire ya tiene una amplia experiencia de actuación en el ámbito internacional, sosteniendo operaciones aéreas, lejos de nuestro territorio, en periodos prolongados de tiempo y ante amenazas reales.

Así mismo, nuestro Ejército del Aire es una Fuerza Aérea de pequeña entidad pero dotada de medios aéreos muy adecuados para llevar a cabo todo tipo de misiones y en cualquier posible escenario, allá donde los compromisos con nuestros aliados lo demandan.

Por todo ello, el Ejército del Aire es y será capaz de seguir contribuyendo a la causa de la paz y la solidaridad en el mundo, así como a la seguridad y soberanía nacional. ■