

Participación del Ejército del Aire en la operación *Deny Flight*

FCO. JAVIER GARCIA ARNAIZ
Teniente Coronel de Aviación

DESDE finales de noviembre de 1994, se han añadido al CASA 212 del Ala 37 que participa en la Operación Deny Flight, 8 EF-18 del Grupo 15 y 2 C-130 del Grupo 31. A diferencia del C-212 que está basado en Vicenza, los EF-18 y C-

130 tienen su base en Aviano, a unos 50 Km. al NW de Venecia. Esta base italiana alberga permanentemente al Ala 31 de la USAFE, y al Cuartel General de la 16 Fuerza Aérea Táctica estadounidense que anteriormente se encontraba en Torrejón. De forma temporal acoge también una gran

cantidad de unidades participantes en la operación Deny Flight. Mientras CJMOA mantiene el Mando Operativo, el Control Operativo de estos aviones ha sido cedido a COMAIR-SOUTH, que a su vez ha cedido el Control Táctico al Comandante de la Quinta Ala Táctica (COMFIVEA-TAF) de la OTAN con Cuartel General en Vicenza.



Para la operación de los EF-18 y C-130 ha sido necesario habilitar instalaciones propias que han convertido la zona de la Base de Aviano asignada en una verdadera Base Aérea Avanzada desplegable española, incluyendo dormitorios, comedor, centro de comunicaciones, botiquín y oficinas administrativas, sin olvidar el acondicionamiento de algunos refugios para aviones, como zonas de mantenimiento, y los lugares del almacenaje del armamento, que en todos los casos es propio. El destacamento del Ejército del Aire en Aviano supera las 200 personas, incluyendo tripulaciones, mantenimiento, apoyo, comunicaciones y seguridad, esta última a cargo de la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), también responsable del

montaje y manutención de la Base desplegable.

Las misiones que realizan los EF-18 son de todo tipo, incluyendo la vigilancia del Espacio Aéreo sobre Bosnia Herzegovina (E-F) para forzar al cumplimiento de las resoluciones de Naciones Unidas que prohíben el sobrevuelo a aeronaves no autorizadas, protección mediante CAS de los Cascos Azules desplegados y práctica constante con los TACPs de UNPROFOR, alertas aire-aire y aire-suelo para poder responder a posibles contingencias en el Teatro de Operaciones, y vuelos de entrenamiento y coordinación con otras unidades de Deny Flight en la nación anfitriona, Italia.

Las misiones de vigilancia de la zona de vuelos prohibidos (NFZ), so-

bre B-H utilizan regularmente dos reabastecimientos en vuelo, ya sea de los C-130 del Grupo 31 o cualquier otra cisterna de Deny Flight. La duración media de este tipo de misiones es de 4 horas y media, aunque en más de una ocasión se han superado las 5 horas y media. En todos los casos se vuela en parejas, se actúa bajo el control de AWACS, y se lleva una configuración mixta de armamento aire-aire y aire-suelo adecuada para poder pasar a cumplir una misión CAS inmediatamente si fuese necesario por encontrarse en peligro tropas de UNPROFOR.

Las misiones de entrenamiento con los TACPs de UNPROFOR en B-H, mantienen a éstos y a las tripulacio-





Foto: Cañaveras

En los dos primeros meses de operaciones, los EF-18 han realizado más de 250 salidas, superando las 800 horas de vuelo

nes de Deny Flight siempre dispuestas a utilizar adecuadamente el Poder Aéreo mediante CAS. Estas misiones requieren un reabastecimiento en vuelo, tienen una duración media de 3 horas, y al igual que las misiones de vigilancia de la NFZ se llevan a cabo por parejas y con una configuración mixta de armamento que permita inmediatamente el cambio de misión de una de entrenamiento a una real, bien aire-aire o aire-suelo.

El resto de las misiones de entrenamiento se realizan en Italia, y abarcan un amplio espectro que va desde las misiones de baja cota o de tiro con armamento de prácticas, la simulación de conducciones CAS con Controladores Aéreos Avanzados (FAC) sobre el terreno o colocados en otros aviones, hasta las misiones de combate aéreo disimilar o de integración en grandes paquetes de ataque a objetivos preestablecidos. Con

Visita del Jefe del Estado Mayor del Aire

El contingente del Ejército del Aire destacado en Aviano recibió el 22 de diciembre la visita de su Jefe del Estado Mayor, teniente general Ignacio Manuel Quintana Arévalo, a quien acompañaba el General Jefe del Mando Aéreo de Levante, teniente general Carlos Gómez Coll. A su llegada fue-

ron recibidos por el teniente general José Luis Tojeiro Aneiros, Comandante en Jefe del Mando Operativo Aéreo, quien se había desplazado previamente desde Torrejón; el general Hornburg, 2º Jefe de la 16 Fuerza Aérea de EE.UU. y el coronel Missarino, Jefe del Aeródromo italiano.



Foto: Cañaveras



Foto: Pinillos

El Jefe del Estado Mayor asistió, en primer lugar, a un briefing sobre la actualización de la operación «Deny Flight» que lleva a cabo la OTAN en cumplimiento de las resoluciones de Naciones Unidas. Posteriormente, y ya en la zona «S» (Spain), recibió un extenso y detallado briefing del Jefe del Destacamento, teniente coronel Jaime Lahoz, quien informó al Jefe del Estado Mayor y sus acompañantes de todas las vicisitudes ocurridas desde que éste se inició, tanto en sus aspectos operativos como logísticos, incluyendo el trabajo diario de sus casi doscientas cincuenta componentes. Al finalizar este briefing, se realizó un recorrido por las instalaciones, tanto los módulos que sirven de oficinas, sala de pilotos, salas de descanso como por las instalaciones que albergan a los F-18 del Grupo 15 y donde se realiza su mantenimiento. En estas últimas el teniente general Quintana se interesó por las condiciones en las que se trabaja y so-

bre cómo se han ido solucionando los lógicos problemas de adaptación a un entorno fuera del habitual en Zaragoza.

camento), con la práctica totalidad del personal desplazado a la Base de Aviano. El general Quintana dirigió unas palabras a los presentes para animarles



Foto: Cañaveras

Como colofón de esta visita, el JE-MA se reunió en el recién inaugurado «comedor español» (orgullo del desta-

a continuar con el esfuerzo y el trabajo diario, aprovechando para felicitarles las cercanas fiestas navideñas.

estas misiones se pretende integrar a la gran variedad de naciones, tipo de aviones y fuerzas aéreas presentes en la coalición que integra Deny Flight.

Los C-130 del Grupo 31 son utilizados para suministrar combustible en vuelo, no solamente a los EF-18 españoles, sino a cualquier aliado que disponga del sistema de recepción adecuado a sus cestas, según la programación realizada desde FIVEA-TAF. Así, se ha reabastecido a los AV-8B de la Armada española durante la visita que el portaaviones Príncipe de Asturias realizó al Adriático, a prácticamente todos los modelos de aviones que vuela la USN desde sus portaaviones, a Tornados de la RAF, a Super Etendard de la Marina francesa y a Mirage 2000.

Con el fin de suministrar los repuestos y mantener el flujo logístico, se ha establecido una estafeta periódica entre las bases de Zaragoza y Aviano. Este servicio permite mantener constantemente el vínculo entre el destacamento y sus fuentes, haciendo que se pueda gozar de un alto grado de disponibilidad de los aviones, que hasta el momento supera con creces el 95% gracias a los esfuerzos del personal de mantenimiento destacado en Aviano.

En los dos primeros meses de operaciones, los EF-18 han realizado más de 250 salidas, superando las 800 horas de vuelo, y los C-130 han pasado de las 60 salidas, con más de 200 horas de vuelo y casi 2 millones de libras de combustible suministradas. Este esfuerzo se suma al que ya realiza el Ejército del Aire para apoyar a Naciones Unidas en Bosnia-Herzegovina, manteniendo TACPs en el teatro de operaciones, oficiales de Estado Mayor en todos los niveles de la organización aérea de UNPROFOR, y representante tanto en el Cuartel General de AIRSOUTH (Nápoles) como de FIVEATAF (Vicenza), todo ello sin olvidar el CASA 212 Aviocar del Ala 37 de enlace para Deny Flight que se encuentra en esta operación desde el verano de 1993. ■

Teniente Coronel Lahoz, Jefe del Destacamento en Aviano:



Foto: Cañaveras

«En ningún momento ha flaqueado el ánimo»

– ¿Qué tal la adaptación?

– Bueno, la gente sabía que la vida aquí iba a ser dura porque ya se les dijo que iba a haber 24 horas de actividad diarias y, por lo tanto, debido a las temperaturas, se iba a sufrir. Y de hecho ha sido así, porque se ha trabajado durante muchas horas diarias, la media puede ser de 14 y el hecho de que los alojamientos han estado a distancia de la Base, también obliga a pasar bastante tiempo en la carretera y en definitiva, hay poco tiempo para el descanso. Pero la gente lo sabía ya y en ningún momento ha flaqueado el ánimo, está todo el mundo muy contento.

Luego la adaptación, por ejemplo en las comidas, a los que les gustaban las pizzas y las hamburguesas los primeros días estaban contentos, porque la verdad es que hemos comido muchas pizzas y hamburguesas. Pero a partir de hace un par de días tenemos nuestro propio comedor y estamos comiendo comida española, realmente ha sido un «hito» porque la gente está feliz.

En cuanto a lo demás, no se, naturalmente la gente echa de menos a su familia, sobre todo ahora y en fin se está haciendo lo posible para que algunos puedan visitar a su familia durante estas fechas.

– En cuanto a la infraestructura, ¿ha habido problemas? ¿se ha mejorado durante este tiempo que ya ha pasado desde el comienzo?

– Como ya saben, esta base está muy saturada de medios, de aviones y demás y naturalmente aquí no tenemos las facilidades, los apoyos que tenemos en nuestra Base de Zaragoza.

En principio también la adaptación fue difícil, porque se trabaja con menos medios que allí, con mucho menos espacio y de hecho todavía hay bastante diferencia con la forma de trabajo de Zaragoza. Pero se va solucionando. Cada día tenemos más medios y el personal de mantenimiento pues lo puede ir haciendo de una forma más cómoda. La verdad es que ha habido momentos en los que se ha trabajado muy duramente. •