

# Memorias de un despliegue

JAIME LAHOZ  
Teniente Coronel de Aviación



El despliegue que el Ejército del Aire ha realizado en la Base Aérea de Aviano, con la participación de los F-18, ha despertado desde el primer momento una gran expectación en la opinión pública española.

**C**UANDO el 14 de diciembre de 1994 se inauguró el edificio de módulos portátiles y se recibieron las seis últimas furgonetas para el transporte de personal, terminó, desde mi punto de vista, la segunda parte del despliegue, propiamente dicho, que permitiría la operación a largo plazo del contingente español implicado en la operación Deny Flight. Y digo la segunda fase porque entiendo que la primera fue consumada cuando el día 1 de diciembre, a las 09:00Z, ni un segundo más, despegó la primera pareja de F-18, comandante Abad y capitán Pardo, hacia la zona de operaciones de Bosnia-Herzegovina, para realizar la primera

## LA SECRETARIA DEL DESTACAMENTO

FRANCISCO M. LOPEZ CINTADO  
Brigada de Aviación

**E**n la composición del destacamento, una de las dependencias que más, dijéramos, pueda tener importancia es la «Secretaría del Destacamento», dependiente directamente del jefe del mismo, y compuesta por 2 suboficiales de O.M./1 cabo 1º T.P. área C-15, así como un suboficial O.M. o (CGEB) en el área T-10.

Esta secretaría se ha encargado del proceso del despliegue y relevos de todo el personal durante la permanencia en este Destacamento.

Igualmente ha cubierto todas las necesidades del mismo en cuanto a la

gestión y problemas administrativos que hayan podido surgir.

Ha mantenido contactos y coordinación con la oficina de enlace (WOC) de la base de despliegue, en todo lo relacionado al relevo del personal, así como en los problemas que han surgido en este tipo de asuntos.

Así mismo, se ha encargado de la confección al final de la jornada del parte de novedades (estado, situación disponibilidad operativa, misiones efectuadas, consumos armamento, horas y necesidades de apoyo del Destacamento para iniciar las actividades





aéreas, así como cualquier otra novedad o vicisitud extraordinaria.

Por lo tanto, una de las últimas en apagar las luces (22:00, 23:00, 03:00, etc.) ha sido la Secretaría.

También uno de los problemas con los que se ha encontrado (los cuales han sido de gran experiencia), es el movimiento constante del personal en sus diferentes relevos y secciones que

se sucedían de una manera escalonada, por lo que llevar el control exacto y comprobaciones de todos los listados, requería el empleo de muchas horas de oficina.

El suboficial de la SEA del Destacamento, nos ha prestado una gran labor en las comprobaciones de los listados y relevos del personal.

Otras de las cosas que se ha encargado esta Secretaría, ha sido el control y tramitación de todas las solicitudes de estafeta para el personal del Destacamento.

Para finalizar quiero agradecer como jefe del área de administración el apoyo de todos mis compañeros que han pasado por la misma, y que entre todos hemos llegado a superar las 6.500 horas de trabajo y multitud de listado. •

misión que nuestro Ejército del Aire llevaba a cabo con aviones de combate en una operación real, bajo control operativo de un Mando OTAN.

Hasta entonces el puente aéreo establecido entre Getafe y Zaragoza, y Zaragoza y Aviano, 17 rotaciones de Hércules y 19 de C-235, habían permitido que, dos días después del comienzo del despliegue, 23 de noviembre, se iniciaran tanto los vuelos de familiarización de las tripulaciones de EF-18 como las de C-130, así como el asentamiento en sus puestos de trabajo de todo el personal integrante del destacamento Icaro, con el material necesario para desarrollar su función.

En cuanto a las circunstancias en que se desarrolló la vida y el quehacer diario de aquellos momentos, estuvieron determinadas en gran medida por el hecho de que, contándose con la retirada de una Unidad americana de F-15, aquella no se produjo, lo que hizo que el número, ubicación y calidad de los refugios y lugares de trabajo acordados con el mando americano durante las visitas





previas variara considerablemente, privándonos, además, de las plazas hoteleras que aquella dejaría libre en la zona. Haciendo un repaso de las notas que, a modo de diario, escribí aquellos días, leo: «... empezamos bien, sólo contamos con tres plataformas pequeñas, lo que nos obliga a aparcar tres aviones EF-18 en dos de ellas y los otros dos en la restante. La maniobra que hacen al alimón el piloto, con un pie metido a fondo, y dos o tres mecánicos empujando lateralmente el morro para conseguir que el avión gire sobre un punto, es digna de ver. Y eso pasando en una de las plataformas, con una rueda del tren principal a dos dedos escasos de un socavón de más de un metro de profundidad. Y si se cae el avión, ¿cómo explico yo al mando que he perdido un avión en un bache?...».

Y algo más adelante, al respecto de la distancia al hotel en el que en principio se consiguieron plazas para todo el destacamento, y de la niebla, persistente en aquellos días «... el viaje hotel-bado sobre Bos-



nia, y lo cumple; a nuestros compañeros del CLAEX, que cuando las dificultades se amontonaban, estuvieron en el momento en que se les necesitó; al teniente coronel Castillo, monstruo logístico de la DLO del EMA, que nos abrumó, a españoles y americanos, creo, con sus conocimientos y capacidad de trabajo y cuyo concurso permitió entre otras cosas un más que notable planeamiento del despliegue; al teniente coronel Moliné, del EM del MALEV, responsable en gran medida del cumplimiento de lo establecido en el Coplan Icaro, y que siempre tuvo un hombro disponible para que el Jefe del Destacamento llorara sobre él en las horas amargas, que las hubo; el teniente coronel Cajal, de la tercera sección del Malev, cuya paciencia infinita y deseos de colaborar hicieron que todos los problemas de programación de estafetas, para el abastecimiento del destacamento, no lo fueran; a los mandos del Ala 31 americana, de cuya cortesía y apoyo disfrutamos siempre, y muy especialmente a los mandos italianos de la Base Aérea de Aviano, cuyo mayor empeño fue hacernos sentir en casa; a nuestros compañeros del MOA que, destacados en el CAOC de Vicenza, se batían el cobre por la gente del destacamento; a mister Burger, gracias a cuyas sabrosas hamburguesas pudimos sobrevivir aquellos días; a quien tuvo la idea de montar el comedor y enviar a nuestros cocineros, gracias a lo cual pudimos olvidarnos de las malditas hamburguesas; a todos los que nos desearon suerte en el momento de la partida; y a tantos más... Y, cómo no decirlo, a nuestros pilotos, cuya profesionalidad y entusiasmo hicieron que, desde el momento de la llegada, todos nos sintiéramos orgullosos de ellos, y, en definitiva, de la representación que ostentábamos.

## ¿QUIÉN ES EL «UNIT REP»?

CÉSAR SAIZ AYALA  
Capitán de Aviación

Quince días antes del despliegue a Aviano a finales de noviembre del 94, un piloto del Grupo 15 fue destacado a Vicenza (Cuartel General de la V ATAF). Su función era la misma que la de todos los demás «unit reps» del Deny Flight, representar al jefe de la Unidad.

Ya existía una experiencia previa cuando el año anterior fue destacado un piloto del Grupo 15 durante el ejercicio «Dinamic Impact», pero esta vez no eran unas maniobras, sino una operación real. Al día siguiente de llegar a Italia, el «unit rep» conoció su sala de trabajo y depositó su carpeta vacía en la mesa que tenía que compartir con los representantes turcos. Sólo disponía de un libro de «tablas del avión», de unas hojas con las distintas configuraciones de armamento con las que se pensaba operar y con los datos del combustible que el Hércules C-130 del Grupo 31 podía reabastecer. Así que la labor de observación y recopilación de datos comenzó.

Tras quince días, la carpeta estaba completamente llena de documentos y la Unidad comenzó a volar. Durante estos días ocurrieron bastantes acontecimientos, pudiendo observar el planeamiento y ejecución del ataque al aeródromo de Udbina el día 21 de noviembre y el posterior ataque a Otoka. Una cosa quedó clara; todo funcionaba gracias a una buena organización. Muy pocos dominaban todos los temas a la vez, pero todos realizaban su labor específica perfectamente. El CAOC es un «sistema» que funciona gracias a que todas las «piezas encajan en su sitio». Otro factor a tener en cuenta es que para la producción de todos los mensajes se dispone de un potente ordenador, sin el cual, la coordinación de más de 100 salidas diarias sería prácticamente imposible. Pocos CAOC's disponen de este sistema vital para operaciones prolongadas y de gran envergadura.

Pasemos a analizar los cometidos

concretos que el «unit rep» debe realizar. Tiene que estar presente siempre que la unidad esté en alerta o con aviones volando para que cuando haya cambios en la tarea asignada a una pareja de aviones, exista cualquier tipo de problema durante el vuelo o se tenga que decidir el campo alternativo, sea el «unit rep» el que consulte con la unidad o actúe en consecuencia.

Cuando haya que realizar una misión específica serán los «unit reps» de las unidades participantes los que planearán y coordinarán la misión. El mejor ejemplo puede ser el ataque a Udbina, donde el «mission commander» (jefe de misión) fue el representante holandés, que coordinó las directrices recibidas por el jefe de COMAIR-

### Elaboración del ATM

