



Primeros cazas del Ejército del Aire en misión de paz

F-18 españoles en Bosnia

VICTOR MANUEL HERNANDEZ MARTINEZ

Los aviones del Grupo 15 integrados en la misión Deny Flight han comenzado a sobrevolar la antigua república yugoslava en apoyo a las Resoluciones de la ONU

VIGILAR el espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina, prestar apoyo aéreo a los cascos azules desplegados sobre el terreno y proteger los enclaves bosnios declarados por la ONU "Zonas Seguras", son las



misiones encomendadas a los primeros cazas españoles que participan en una operación internacional de paz fuera del territorio nacional.

Desde el 1 de diciembre, aviones F-18 españoles patrullan la zona integrados en la operación de la Alianza Atlántica *Deny Flight* (Denegación de Vuelos), en la que colaboran desde abril de 1993 unidades aéreas de Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Holanda y Turquía. Desplegado en la base italiana de Aviano, el destacamento del Ejército del Aire está compuesto por 8 F-18 Hornet, 2 cisternas KC-130 Hércules y un total de 250 militares, entre tripulaciones,

mecánicos y personal de apoyo, todos ellos procedentes del Ala 31.

La despedida oficial del destacamento tuvo lugar el pasado 28 de noviembre en la base aérea de Zaragoza y estuvo presidida por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Ignacio Manuel Quintana. El acto se celebró con la presencia del Delegado del Gobierno en Aragón, Rafael García de la Riva, y familiares de los militares desplazados. Además estuvieron presentes todos los miembros del Consejo superior Aeronáutico, generales jefes del MALEV, MACEN, MAEST, MALOG, MAPER, MACAN y MOA que, por

primera vez, celebraron su reunión periódica en la base aérea de Zaragoza. El JEMA dirigió una breve alocución a los miembros del destacamento en la que expresó la confianza que en ellos ha depositado el Ejército del Aire "con la seguridad -dijo- de que cumpliréis la misión con el mismo espíritu de servicio y la misma dedicación que cumplís vuestras obligaciones día a día en las Unidades"

Los aviones y el personal que constituyen el destacamento se trasladaron Aviano en noviembre junto con todos los apoyos necesarios, incluidos los de la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo y el Grupo de

Control Aéreo. El despliegue, según los planes previstos en la *Operación Icaro*, se llevó a cabo en tres fases. La comisión aposentadora llegó a la base italiana el 17 de noviembre a bordo de dos C-130 Hércules. Estaba formada por diez miembros del Ala 31 que se encargaron de abrir los despachos necesarios en las instalaciones cedidas por las autoridades de la base y de preparar el espacio para la ubicación del personal, de las aeronaves

y del material necesario para su mantenimiento.

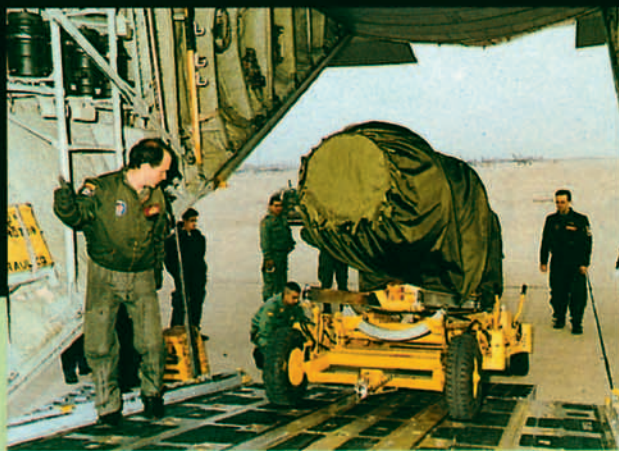
Seis días después, el 23 de noviembre, llegaron los cuatro primeros aviones de combate F-18 y la mitad del destacamento con personal de Estado Mayor, tripulaciones, seguridad, sanidad y técnicos de abastecimiento, comunicaciones y mantenimiento. Este contingente se trasladó a bordo de *Hércules*, mientras que la mayor parte del material de apoyo se transportó

por medio de convoyes terrestres. Los F-18 fueron recibidos en Aviano por el jefe del Mando Operativo Aéreo (MOA), teniente general José Luis Tojeiro,

quien habían llegado con antelación en otro C-15 desde Torrejón. Antes de regresar a España, el jefe del MOA recorrió las instalaciones y dependencias de la base acompañado por el general jefe de la 16ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos, cuyo cuartel general se encuentra situado en Aviano, y el coronel jefe de la base italiana.

La fase final del despliegue se completó el pasado día 28, con la llegada del resto del personal, los otros cuatro F-18 y los dos KC-130 Hércules del Grupo 31, asignados a la operación.

Ya en Italia, las fuerzas aéreas pasaron a depender del Centro de Coordinación Operativo de la Operación *Deny Flight*, encargado de asignar los turnos y las misiones a las distintas unidades de la fuerza aérea multinacional. En el caso de los F-18 españoles, se ha establecido que seis de



«Icaro». El puente aéreo

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación
Fotos: JOSÉ LUIS GALLEGU GALINDO

ATRAS quedaron horas de trabajo en reuniones, comisiones y todo tipo de preparativos, llegó la hora de la verdad, llegó el día «D». Sobre los cielos de la antigua Yugoslavia están operando desde el primero de diciembre ocho C-15 y dos TK-10 del Ala 31. El 25 de noviembre se inició el despliegue y el 1 de diciembre, 6 días más tarde, el destacamento «lanzó» su primera salida sobre los cielos de Bosnia-Herzegovina.

Si buscamos en un diccionario el significado de la palabra «lanza», encontraremos que es un arma constituida por una vara larga y sólida con una punta metálica en su extremo. Si «la punta» de la lanza son esos ocho cazas y dos cisternas, «la vara» que sujeta esa punta, son los aviones de transporte del Grupo 31 y del Ala 35 que han tenido que desplegar el destacamento.

ALCE (Elemento de Control del Transporte Aéreo)

En la fase de planeamiento ha habido que responder a preguntas como por ejemplo ¿qué material es necesario?, ¿en qué orden es necesario?, ¿qué medios de transporte se van a asignar?, ¿de qué medios de carga y descarga se disponen? La respuesta a todas estas preguntas no está basada en una ciencia exacta, aunque cuanto mejor sea el planeamiento, más próximo estará lo previsto de la realidad. Pero siempre existen factores externos que no se pueden prever y mucho menos controlar.

Una vez está todo decidido, y simplemente queda llevarlo a la práctica, debe de existir alguien que sea responsable de coordinar y controlar todo lo que se refiere al transporte en sí. Ese alguien es, para esta operación, una célula de trabajo compuesta por personal del Grupo 31. Sabido que es lo que hay que llevar y hasta incluso el orden, queda determinar cual es la forma más eficaz de distribución de la carga en los aviones. A la hora de decidir qué carga va en cada avión, se trabaja con factores como el volumen, el peso, si la carga es compatible o no, y se tienen en cuenta todos estos datos para emplear el menor número posible de salidas.

Dentro de las prioridades de la carga, en primer lugar hay que colocar los medios necesarios para montar una terminal de carga en el aeropuerto de destino. No se puede intentar establecer un puente aéreo, entre dos bases, si en la base de destino no se cuenta con medios de descarga propios. Sería frustrante

ellos vuelen diariamente en dos turnos, de ocho horas cada uno, para efectuar patrullas aéreas (CAP) sobre el espacio de Bosnia. En cuanto a los KC-130 *Hércules*, se encargarán de reabastecer en vuelo a los cazas de cualquier nacionalidad que precisen su asistencia.

Una vez desplegados en Aviano, los pilotos españoles participaron en misiones de instrucción para conseguir el acoplamiento con el resto de las fuer-

zas aéreas destacadas en la zona y, el 1 de diciembre, alcanzaron su plena operatividad con las primeras patrullas aéreas sobre Bosnia-Herzegovina.

Culminaba así un proceso iniciado el pasado mes de junio, cuando el Gobierno decidió participar en el dispositivo aéreo de la OTAN. Los preparativos de la misión se intensificaron a primeros de noviembre con el traslado a Aviano de una comisión encargada de supervisar las instala-

ciones de la base y valorar sobre el terreno las necesidades logísticas. Los 13 miembros del equipo procedían de las Divisiones de Operaciones y Logística del Estado Mayor del Aire, Mando de Apoyo Logístico, Mando Aéreo de Levante, Ala 31 y Dirección de Asuntos Económicos. Entre otros aspectos, el equipo estudió las necesidades de alojamiento y la forma de mantener los suministros. Asimismo, solicitaron la aportación de



llegar al destino y no poder descargar porque la plataforma de descarga, que pertenece a la USAF, estuviera ocupada descargando un avión, de la USAF, ajeno a nuestra operación. Aparte de intentar cumplir con lo previsto en la Orden de Operaciones, en cuanto a carga y horarios se refiere, hay que «lidiar» con los imprevistos. Dos días antes de iniciar el despliegue, la base de destino no podía prestarnos unos ciertos equipos de mantenimiento; al día siguiente sí podía, estos equipos equivalen «simplemente» a un volumen de carga suficiente para cargar un T-10 y medio de otro.

Otro aspecto importante de esta célula de trabajo es llevar un control de todas las actividades llevadas a cabo, pasajeros y carga transportada, horarios, combustible consumido, horas de vuelo, y cualquier otro dato relativo al transporte aéreo. También tiene que coordinar con la sección de operaciones del Grupo 31, la cual a su vez coordina con el Centro de Control de Mantenimiento, para ver qué aviones son los que serán asignados para volar las misiones del día siguiente. No es lo mismo asignar un avión, que esté configurado con asientos, para un vuelo de transporte de carga, que si el avión está limpio. En el primer caso habrá que contar con tiempo y personal para transformarlo y en el segundo caso no. El caso contrario lo tendremos si el transporte es de pasajeros, y nos podremos encontrar con cualquier caso si falla el avión titular y tenemos que utilizar el reserva.

La terminal de carga

En cada base existe una SATA (Sección Auxiliar de Transporte Aéreo). Una de sus misiones es recepcionar la carga, prepararla para su transporte y realizar los «papeleos» necesarios, como los manifiestos de pasajeros y de carga. La SATA es el nexo de unión que existe entre la carga y el avión de transporte. De no ser por esta Sección, nos podríamos encontrar en el aparcamiento con los camiones cargados y los aviones esperando a ser cargados. En operaciones de este tipo, es donde realmente se ve la importancia que tiene disponer de una terminal de carga, con los medios necesarios, para afrontar con garantías de éxito un

volumen de trabajo como el que representa un despliegue de esta índole. Es evidente que es un lujo tener una SATA, equipada permanentemente con el personal y el material necesario, para dar salida a cinco T-10 y dos T-19 diarios. También es evidente, que no podemos esperar disponer de los servicios de una terminal de carga y de pasajeros, en cualquier base a la que podamos desplegar. De todo ello se desprende la importancia que tiene una de las misiones de la EADA (Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo). Esta misión es la de montar una especie de SATA móvil allí donde sea necesario. Para facilitar y agilizar las operaciones del puente aéreo entre Zaragoza y Aviano, la EADA ha montado dos terminales, una en cada base.

La tripulación

La tripulación de transporte es otro eslabón de la cadena que es necesaria para establecer un puente aéreo. Desde el punto de vista de las tripulaciones, esta operación es una operación más. Este es otro vuelo logístico llevado a cabo bajo un control aéreo civil, en una zona que no representa ninguna amenaza adicional para la seguridad, tanto del personal como del material. Es otro vuelo más, pero hay que hacerlo. El que para la Operación «Icaro» se tengan que hacer una serie de vuelos, no implica necesariamente el que éstos se hagan en «vez de» otros, algunas veces son «además de». El vuelo en sí, es un vuelo cómodo. Son solamente 720 NM, el T-10 tarda 2 horas y 40 minutos y el T-19 3 horas. Como está cerca, se va por la mañana y se vuelve por la tarde. El vuelo de ida es cómodo, el de vuelta también, pero si se juntan, y además hay que regresar a Getafe, como es el caso de los T-19, ese día la tripulación, sin lugar a dudas, «se gana el sueldo». En este puente aéreo ha habido factores que lo han diferenciado de los demás: el esfuerzo realizado ha sido considerable; el ser parte de la operación más importante llevada a cabo por el Ejército del Aire; y el apoyar a un destacamento que está preparado para el combate. Todos estos factores ponen de manifiesto, que los aviones de transporte son parte de esa «lanza» que el Ejército del Aire tiene en Aviano.

personal médico y técnicos de abastecimientos, vehículos y combustible para el asesoramiento en sus respectivas áreas.

Además de tramitar los permisos oportunos para el despliegue del destacamento, la comisión acordó con los mandos norteamericanos los criterios para compartir el apoyo logístico, ya que la US Air Force también tiene desplegados en la base 8 *Hornet* del modelo F/A-18D. Esta circunstancia ha permitido reducir el volumen de utillaje a transportar por el destacamento español que, no obstante, ha supuesto un esfuerzo logístico importante para el Ala 31.

Desde el inicio de la operación *Deny Flight*, alrededor de 4.500 personas y cerca de 175 aviones de la Alianza Atlántica se encuentran desplegados en distintas bases aéreas italianas y en portaaviones situados en el mar Adriático. En Aviano, junto a los aviones españoles, Estados Unidos mantiene destacados 32 cazas de distintos modelos (F-18 *Hornet*, F-16 y A-10 *Thunderbolt*) y 5 aviones de guerra electrónica EC-130. En Brindisi tiene 4 cañoneros AC-130 mientras que, en Pisa y en Istres (Francia), permanecen 10 aviones de abastecimiento en vuelo KC-135.

Francia aporta a la misión 33 cazas (*Jaguar*, *Mirage 2000* y *Mirage F-1*), de los que 6 son de reconocimiento, y un avión de control aéreo E-3F. Estas aeronaves están distribuidas en las bases italianas de Istrana, Cervia y Trapani, mientras que un KC-135 de reabastecimiento actúa desde la base francesa de Istres. Holanda, por su parte, tiene destacados 18 cazas F-16, 4 de ellos de reconocimiento, en Villafranca y, en Guedi, permanecen 18 cazas F-16 turcos. El Reino Unido aporta 18 cazas (F-3 *Tornado* y *Jaguar*), dos de ellos de reconocimiento, en Gioia del Colle y dos K-1 *Tristar* para abastecimiento en vuelo en Sicilia.

Otros 30 cazabombarderos (*Etendard*, *Sea Harrier*, F-18 *Hornet*, F-14 *Tomcat* y A-6 *Intruder*) actúan desde el mar Adriático embarcados en los portaaviones *Clemenceau* (Francia), *Ark Royal* (Reino Unido) y *George Washington* (EE.UU.). Además, 8 aviones AWACS de alerta temprana



Pope Díaz RED

de la OTAN colaboran en la operación *Deny Flight* en misiones de control aéreo desde bases de Alemania, Italia, Grecia y Reino Unido.

El control operativo de los aviones de combate está asignado al comandante de la 5ª Fuerza Táctica Aérea Aliada (5ª ATAF), teniente general de la aviación italiana Andrea Fornasiero, con base en Vicenza. Este actúa por delegación del Comandante de las Fuerzas Aéreas Aliadas del Sur de Europa (COMAIRSOUTH), teniente general de la US Air Force Michael E. Ryan quien, desde Nápoles, efectúa el control de las fuerzas de apoyo de la Operación, incluidos los AWACS de Alerta Temprana de la Alianza Atlántica. La coordinación entre la OTAN y la ONU se lleva a cabo mediante el intercambio de representantes entre la 5ª ATAF y los cuarteles generales de UNPROFOR en Zagreb y Sarajevo.

En cuanto al destacamento español, el Estado Mayor de la Defensa mantiene el mando operativo sobre los medios y el personal desplegados en la base italiana de Aviano, mientras





Pepe Diaz. RED

Dependiendo del Centro de Coordinación Operativo de la Operación Deny Flight, se ha establecido que seis de los F-18 españoles vuelen diariamente en dos turnos de ocho horas cada uno, para efectuar patrullas aéreas (CAP) sobre el espacio de Bosnia. En cuanto a los KC-130 Hércules, se encargarán de reabastecer en vuelo a los cazas de cualquier nacionalidad que precisen su asistencia.



Jorge Mañá. RED

que la coordinación de su empleo está asignada al Mando Operativo Aéreo. Con este fin, los oficiales de enlace del MOA permanecen constantemente en el Cuartel General de la 5ª ATAF, desde donde se dirige la operación.

Cuando UNPROFOR solicita la intervención de los aviones aliados, los vuelos rasantes suelen ser suficientes para disuadir a los agresores pero, si estos persisten en su actitud, la ONU puede autorizar ataques a tierra. Desde que las fuerzas aéreas aliadas están presentes en la antigua Yugoslavia han efectuado más de 55.000 salidas y, en siete ocasiones, han realizado ataques a las fuerzas beligerantes. El 28 de febrero de 1994, se produjo la primera intervención militar en la historia de la OTAN cuando aviones estadounidenses F-16 derribaron cuatro aviones serbios *Galeb* que habían bombardeado objetivos musulmanes en Bosnia Central.

El primer ataque a objetivos terrestres tuvo lugar el 10 de abril. Lo protagonizaron otros dos F-16 norteamericanos, que atacaron las posiciones



Los pilotos españoles han participado en misiones de instrucción para conseguir el acoplamiento con las demás fuerzas aéreas destacadas en la zona.

serbias desde las que había sido bombardeada la ciudad bosnia de Gorazde, una de las seis "zonas seguras" proclamadas por la ONU. El 11 de abril, los aviones aliados volvieron a bombardear las posiciones serbias desde las que se asediaba Gorazde, en el Este de Bosnia, para proteger a los cascos azules en esa ciudad. El 5 de agosto, un total de 16 aviones de Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña y Holanda participaron en una misión conjunta de ataque contra las armas pesadas serbias que habían violado la zona de exclusión de 20 kilómetros en torno a Sarajevo. Dos aviones británicos y uno estadounidense participaron en una nueva acción aliada el 22 de septiembre. En aquella ocasión, destruyeron un tanque serbio en represalia por un ataque contra cascos azules franceses en Sarajevo.

Las dos últimas intervenciones de la OTAN en el conflicto tuvieron lugar en el mes de noviembre. El día 21, aviones de Estados Unidos, Holanda, Francia y Gran Bretaña bombardearon el aeropuerto de Udbina, en el Este de Croacia, para inutilizar las pistas desde las que habían partido los aviones serbios que atacaron el sitia-



Desde el inicio de la operación Deny Flight, alrededor de 4.500 personas y cerca de 175 aviones de la Alianza Atlántica se encuentran desplegados en distintas bases aéreas italianas y en portaaviones situados en el mar Adriático.

do enclave musulmán de Bihac. Esta acción, en la que participaron 39 aviones aliados, constituyó además la mayor operación militar de la OTAN desde su creación en 1949. Los cazas intervinieron de nuevo el día 23 para inutilizar la batería serbia de misiles antiaéreos que, horas antes, había disparado sin éxito contra dos aviones

Harrier británicos que patrullaban el cielo de Bosnia.

En estas acciones tienen un papel fundamental los TACP's (Puestos de Control Aéreo Táctico) que se encargan de dirigir desde tierra las maniobras de los cazas hacia el objetivo. El Ejército del Aire colabora en estas misiones con dos equipos TACP's -