

TACP's en Bosnia

El éxito desconocido

JOSÉ TEROL
Comandante de Aviación
Fotografías del Autor

El comandante jefe del Destacamento comenta con un jefe de TACP y su ayudante la problemática de un nuevo objetivo seleccionado durante un despliegue en el campo.

Desde hace más de cuatro años varios equipos de control aerotáctico o TACP (Tactical Air Control Party) del Ejército del Aire se encuentran en Herzegovina en permanente actividad. Debido a su pequeña entidad, o quizás a la distancia, la labor de los hombres que componen nuestro Destacamento de Control Aerotáctico no ha sido suficientemente conocida y es por ello que en las siguientes páginas se ofrecen datos e imágenes para intentar compensar el injusto anonimato que les ha acompañado hasta ahora, si bien lo sensible de toda información relativa a un personal actuando en una zona de operaciones susceptible de reactivarse en el futuro obliga a evitar la concreción en la presentación de ciertos datos y de algunas imágenes.

ANTECEDENTES

TRANSCURRIA el verano de 1993 cuando el Ejército del Aire fué requerido urgentemente en Herzegovina en forma de equipos TACP capaces de dirigir un apoyo aéreo que por momentos se hacía más imprescindible. La respuesta fué tan inmediata como traumática; El Ejército del Aire no disponía de equipos TACP estables, ya que únicamente se contaba con unos cuantos oficiales que hacía ya bastante tiempo habían realizado el curso de FAC en la ya desaparecida y siempre añorada Escuela de Apoyo Aéreo de Tablada, y por lo tanto hubo que improvisar formando precipitadamente unos heterogéneos equipos con personal proveniente de las más variadas unidades y sin experiencia previa en la que iba a ser su misión en la zona de operaciones. Gracias únicamente a la buena voluntad y profesionalidad de aquellos hombres y a su sorprendente ingenio y espíritu de sacrificio se pudo dar una respuesta digna a las demandas de las fuerzas del Ejército de Tierra presentes en la zona. En cuatro años la situación no ha cambiado fundamentalmente, nuestros equipos TACP continúan en Bosnia desarrollando su labor con una disponibilidad permanente.

ENCUADRAMIENTO

La dependencia funcional y orgánica del Destacamento reúne ciertas peculiaridades (ver cuadro 1): El Mando Operativo se mantiene dentro del ámbito del E.A. estando cedido por JEMAD a JEMA desde quien continúa la cadena de mando a través de CJMACOM y del comandante táctico del OPLAN "Red Stallion", siendo este último el Teniente Coronel jefe del Destacamento del E.A. en Aviano, es decir el jefe inmediato al del Destacamento en Herzegovina se encuentra en un tercer país y situado a más de 800 Kms, lo que proporciona un cierto grado de autonomía en el funcionamiento cotidiano. Por otra parte el Control Operativo está cedido por JEMAD a SACEUR y a través del CAOC, *Coordination Air Operations Center*, de la ATAF V en Vicenza, Italia, pasa al NAOCC, *Nato Air Operations Coordination Center*, de Sarajevo y de éste al ALO, *Air Liason Officer*, de la División Multinacional Sureste con cuartel General en Mostar, y que se trata de un oficial superior francés, dándose la curiosa aparición de ciertos problemas de comunicación ya que en el seno de esta División el único



idioma oficial y obligatorio de trabajo es el Francés, lo que permite el no tener que exigir un nivel de Inglés a su personal al contrario de lo que ocurre con los componentes del Destacamento del E.A. Las relaciones con la brigada española de SFOR se limitan a recibir de ella apoyo logístico y de seguridad, si bien la convivencia diaria y el funcionamiento conjunto, así como las tácitas responsabilidades de apoyar a las fuerzas terrestres por parte de los TACP, han hecho que hasta la fecha las relaciones hayan sido cordiales, gracias especialmente al respeto mutuo y al seguimiento estricto de las obvias pautas de educación militar.

PERSONAL Y MATERIAL

La columna vertebral en cuanto a personal y material se refiere sobre la que se basan, tanto cuantitativa como cualitativamente, los equipos TACP españoles es la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas de Alcantarilla o EZAPAC, ya que esta Unidad no sólo aporta el mayor número de componentes sino que éstos son los únicos que disponen de una experiencia en cuanto a trabajo sobre el terreno, uso del armamento y manejo del material de la que carecen absolutamente el resto de los componentes de los equipos; Éstos últimos son designados con carácter no voluntario por reunir un perfil profesional determinado (curso de FAC y nivel de Inglés 3.3.3.3 para desempeñar tanto las funciones de comandante jefe del Destacamento y ALO, como las de FAC, *Forward Air Controller*, en el caso de los oficiales; y nivel de In-



Dos componentes de un equipo instalan y ajustan uno de los múltiples sistemas de comunicaciones.



Un FAC Forward Air Controler realizando una conducción de dos aviones durante una misión de entrenamiento.

glés 3.3.3.3 con especialidad RT o MEL en el caso de los suboficiales). Estos perfiles profesionales han provocado casos como el que se destine a Herzegovina durante los cuatro meses continuados (sin permiso alguno) que dura la misión a un piloto del Grupo 42 , a un controlador del ECAO Sevilla o a un mecánico de los talleres de electrónica del Ala 12, todos ellos sin una experiencia previa en las funciones a desarrollar ni en el

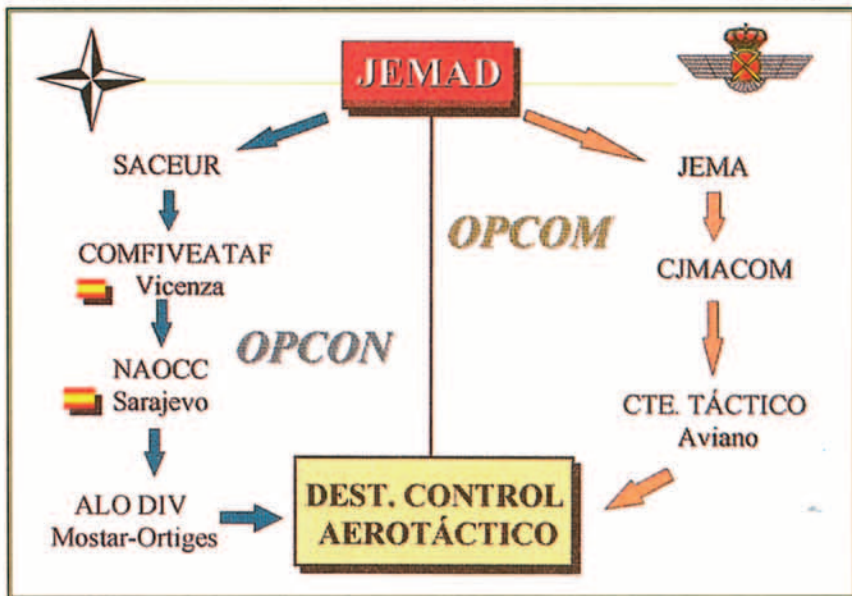
escenario de operación en Herzegovina y encuadrados juntos en pequeños equipos con un desconocimiento personal previo entre ellos. Afortunadamente la permanente convivencia diaria acelera el conocimiento mutuo y se llegan a producir hechos como la renuncia de todos los oficiales jefes de TACP a utilizar el pabellón de oficiales de uno de los destacamentos con tal de compartir con el resto de su equipo su espartano alojamiento en el interior de un módulo metálico prefabricado.

El material del que se dispone (equipos de comunicaciones, de de-

signación y vehículos) proviene en su gran mayoría también de la EZA-PAC, y si bien en el caso de los vehículos comienzan a detectarse graves síntomas de fatiga (la media de kilometraje de cada uno de los vehículos es superior a los 100.000 Kms.) en el caso del material de comunicaciones, y especialmente en los designadores de objetivos, se dispone de los equipos más modernos, siendo muy probablemente los TACP mejor dotados entre los más de treinta de quince países que actualmente operan en Bosnia (incluidos los norteamericanos). Se dispone de plena capacidad noc-



Un jefe de vehículo dando instrucciones por el interfono al conductor sobre la ruta a seguir.



CUADRO 1: Responsabilidades simplificadas de Mando Operativo (OPCOM) y Control Operativo (OPCON) sobre el Destacamento del E.A. Nótese como el Mando Operativo permanece en el ámbito del Ejército del Aire.

turna en cuanto a designación y las comunicaciones son completamente discretas y fiables, dándose la curiosidad que una de las vías locales de transmisión utilizadas se basa en un satélite en órbita sobre el centro del Atlántico.

ACTIVIDAD DIARIA

La principal característica operativa de los equipos TACP españoles es su permanente disponibilidad, estando preparados para su inmediato despliegue durante las 24 horas de todos los días del año. La actividad

diaria de los TACP se centra en su despliegue en el campo durante periodos de más de diez horas, durante las cuales los equipos realizan misiones de entrenamiento con aviones de distintas nacionalidades, desde franceses hasta turcos pasando por los propios F-18 españoles de Aviano, además de dedicarse al mantenimiento y estudio del material. Una vez concluido el periodo de vuelo de los aviones o si las condiciones meteorológicas no son adecuadas para el trabajo con ellos, los equipos TACP se dedican a realizar patrullas de reconocimiento con el fin de lo-

calizar nuevos puntos de asentamiento para el despliegue diario (estudiando su ruta de acceso y escape, las comunicaciones y campo visual), recorrer nuevas rutas de tránsito de fuerzas terrestres sobre las que se hiciera necesario actuar en el futuro, o estudiar nuevos objetivos de entrenamiento. Gracias a estas patrullas de reconocimiento los equipos TACP adquieren un exhaustivo conocimiento del terreno que no llegan a alcanzar el resto de las fuerzas de SFOR, ya que éstas normalmente se dedican a la vigilancia en rutas permanentes previamente establecidas.



CUADRO 2: La Brigada Española (SPABRI) del E.T. encuadrada en SFOR se encuentra desplegada en la región de Herzegovina, una zona especialmente conflictiva pues en ella se encuentran poblaciones de las tres etnias en conflicto. Las banderas corresponden al mando de las tres divisiones multinacionales que componen SFOR, mientras que la línea IEBL es la frontera de

Como dato significativo se debe señalar que los TACP españoles recorren semanalmente una media de 3.000 kms, en su gran mayoría por terrenos inaccesibles y con la permanente amenaza de las minas, siendo de una extraordinaria valía el instinto y la habilidad de los conductores de la EZAPAC, en su mayoría soldados profesionales.

Un capítulo fundamental en la operatividad de nuestros TACP es el de la seguridad, y es que hay que considerar que se trata de probables objetivos con un altísimo valor, cuya neutralización tendría la más alta prioridad en caso de crisis. Por todo ello las medidas de seguridad adoptadas son extremas incluso en perio-



dos de calma. La principal de ellas, junto con la movilidad, es la discreción, tratando de pasar desapercibidos gracias a lo reducido del equipo en cuanto a personal y vehículos, y a lo disimulado de su imagen, ya que tanto la uniformidad como el armamento y los vehículos son idénticos a los utilizados por las fuerzas del Ejército de Tierra en la zona. Incluso antes de cada salida se lleva a cabo una "sanitización" de la documentación y uniformidad individual con el fin de no ser reconocidos como miembros del E.A. Únicamente dentro de los destacamentos se permite el utilizar alguna prenda o emblema que diferencie a los componentes de los TACP. Los puntos de

despliegue suelen encontrarse en áreas deshabitadas, de muy difícil acceso y donde los vehículos son inmediatamente camuflados mediante redes miméticas para evitar su localización.

RESULTADOS

A pesar de lo precario de los comienzos, los resultados tras cuatro años de actividad de los TACP españoles en Herzegovina no pueden ser más positivos: Se han batido todos los records en cuanto a operatividad. Nuestros equipos ostentan la máxima marca de número total de conducciones con más de 7.500 (los segundos "clasificados" no alcanzan las

4.000), y en los informes de misión de las tripulaciones aéreas los equipos españoles obtienen a diario las mejores calificaciones. Es muy frecuente que TACP's de distintas nacionalidades soliciten desplegar durante varios días junto a los nuestros con el fin de estudiar los métodos de trabajo y cómo se pueden llegar a realizar catorce conducciones con una única formación de aviones (caso extraordinario de un TACP español en una misión con dos Jaguar franceses el pasado mes de Junio) cuando lo normal es realizar cinco conduccio-

Los equipos TACP despliegan en los lugares más inaccesibles con el fin de lograr la mayor discreción.





Los controladores españoles trabajan frecuentemente con A-10 de la U.S.A.F. y de la Guardia Nacional, compartiendo en ocasiones con sus tripulaciones las funciones de control sobre otras formaciones de aviones, al adoptar el papel de AFAC Airborne Forward Controller. (Foto: L. Cagliari via J. Terol)

nes. Es posible que a la vista de lo expuesto se nos pueda tachar a los españoles de triunfalistas, pero lo cierto es que las cifras son indiscutibles y ocasionalmente se producen casos como el de una noche de Julio cuando una llamada telefónica urgente del ALO francés de la División al ALO español de la Brigada requería el disponer en caso necesario de

un TACP español para desplegar con carácter inmediato en un área "caliente" situada en la teórica zona de responsabilidad de otros TACP. Finalmente fué innecesaria la presencia de los españoles, pero llamadas como aquella ponen en claro cuáles son los equipos TACP que inspiran en Bosnia la mayor confianza a la hora de actuar en una crisis.

LECCIONES APRENDIDAS

Lo extraordinario de los resultados obtenidos no debe ocultar las deficiencias o errores encontrados a lo largo de los cuatro años de actividad de los TACP españoles. En la actualidad, y como resultado de los últimos informes emitidos por los jefes del Destacamento y de la reciente visita efectuada por el General Segundo Jefe del MACOM, se han comenzado los estudios para la corrección de dichas deficiencias y para la optimización de los medios y personal del que se dispone. La tendencia a medio y largo plazo que se pretende seguir es el dotar de una cierta estabilidad a la plantilla de los equipos TACP, reduciendo el número de sus componentes y basando su personal, como hasta ahora, en los miembros de la EZAPAC por reunir éstos un perfil profesional idóneo para el cumplimiento de la misión. Del mismo modo se está estudiando la posibilidad de establecer un perio-

NUESTROS HOMBRES EN BOSNIA

Además del Destacamento de Control Aerotáctico, el Ejército del Aire mantiene en Bosnia personal ocupando distintos puestos funcionales dentro de SFOR, y así dos comandantes C.G.E.S, uno con la especialidad de Caza y Ataque y otro con la de Transporte o Helicópteros, se encuentran integrados durante periodos de cuatro meses en el cuartel general de SFOR en Illidza/Sarajevo, mientras que un suboficial lo está en el cuartel general de la brigada SE en el aeropuerto de Mostar durante un periodo de seis meses. En otras organizaciones internacionales como la OSCE también se encuentra personal del Ejército del Aire si bien en estos casos con un carácter voluntario y sin relación alguna con él. En el Destacamento Médico Avanzado del E.T. en Dracevo se encuentran médicos y ATS con origen en el antiguo Cuerpo de Sanidad de Aire (algunos con destino actual en bases aéreas o en el Hospital del Aire), y aunque en la actualidad este cuerpo tiene un carácter común dentro de las FA's, continúan manteniendo su impronta y vocación aeronáutica lo que les hace estar en permanente contacto con los miembros del E.A. en Herzegovina.

El principal "activo" del Destacamento se encuentra en su extraordinario personal.

do de concentración de ambientación y entrenamiento previo al traslado a la zona de operaciones para todo el personal designado para in-

corporarse al Destacamento. En cuanto a material, se pretende disminuir el número de vehículos utilizados en los despliegues con el fin de aumentar la discreción y movilidad, comenzando a su vez los trabajos para el diseño de un vehículo blinda-

do optimizado para la dotación de los equipos TACP y por lo tanto para su adquisición por parte del E.A. Otras opciones de modificaciones en relación con la composición del Destacamento de Control Aerotático en Herzegovina se encuentran en estudio, si bien su buen funcionamiento hasta la fecha no parece aconsejar cambios en profundidad.

CONCLUSIÓN

El permanente protagonismo obtenido por nuestros aviones destacados en la base de Aviano gracias a sus operaciones de combate sobre Bosnia ha eclipsado de alguna manera el reconocimiento y difusión de la labor del pequeño destacamento de los equipos TACP sobre el terreno; Un trabajo permanente y anónimo que no por ser desconocido es menos trascendente, pues de su efectividad depende tanto la seguridad y precisión de nuestros aviones en sus misiones de Apoyo Cercano como la protección del personal del Ejército de Tierra encuadrado en SFOR. Gracias a los extraordinarios resultados obtenidos por el Destacamento se ha contribuido a aumentar el prestigio del Ejército del Aire en una faceta que hasta la fecha nunca fue considerada con la importancia que se merece aún siendo de su exclusiva responsabilidad, algo especialmente relevante ahora que han aparecido nuevos pretendientes fuera del ámbito del E.A. a la misión del Control Aerotático ■

