

# Sunrise 05: una misión real

IGNACIO BENGOCHEA MARTI  
Comandante de Aviación  
Fotos: José Terol

**Q**UE la vida es un constante transcurrir de acontecimientos es una verdad indiscutible. Que esos acontecimientos llevan siempre una carga mayor o menor de ilusiones, frustraciones y emotividad resulta igualmente innegable. Sin embargo hay momentos, ciertamente que poquísimos en la historia de cada persona, que justifican por sí mismos vivir toda una vida; esos momentos en los que la idea de la predestinación quiere autoafirmarse y te empuja a comprender de pronto por qué has hecho todo lo que has hecho hasta entonces y por qué te encuentras en ese lugar y en ese instante; esos momentos en los que descubres que siempre, aún sin haberlo experimentado previamente, te has querido sentir exactamente así. Constituyen los auténticos puntos de inflexión de nuestras vidas.

Hace aproximadamente dos años, y con el equilibrio y reposo que proporciona el paso del tiempo, creo que puedo decir que viví uno de esos momentos, uno de esos puntos de inflexión en mi vida, cuando tuve la suerte de participar en la Operación "Deliberate Force" sobre la antigua Yugoslavia. Y aunque existen datos objetivos de lo valioso y trascendente de la actuación de toda la fuerza multinacional en el conflicto, como quiera que éstos son ya más o menos conocidos por todos, me gustaría describir las sensaciones personales que experimenté, con trazos impresionistas, para explicar cómo vivimos y sentimos aquellos días.



## HACE DOS AÑOS...

Era el 28 de agosto de 1995.... La noticia nos sorprendió entregados a la "excitante" liturgia de la estafeta: los serbios habían bombardeado un mercado en Sarajevo y habían causado, al menos, 48 muertos. Bajo el impacto de semejante noticia, entre maletas corriendo de un lado para otro, despedidas y bienvenidas, recuerdo que mi mente se entretenía ya en pensar cómo íbamos a organizar los más que probables turnos de alerta y cual sería la posible "alineación titular" para realizar nuevamente otro simulacro de ataque: nos habían puesto tantas veces en el disparadero, casi siempre para nada... Sin embargo esta vez las órdenes no llegaron de forma más o menos concre-

trabajaba corría de un lugar a otro. A nadie llamó la atención nuestra presencia, parecíamos invitados de piedra hasta que, pasados unos instantes, la cabeza de un capitán de USAF se alzó entre las demás y al vernos se acercó hasta nosotros para saludarnos y decirnos que él iba a ser el Mission Commander para la Operación DEADEYE SE que tendría lugar al día siguiente. Aquello parecía ciertamente que iba en serio, porque todo el mundo se esforzaba en hacer posible en la práctica una operación que se había diseñado en la distancia de un frío despacho y para cubrir una eventualidad que se antojaba poco probable. Nuestra presencia allí se prolongó hasta pasada la medianoche y tengo que reconocer que, cuando abandonamos el lugar, todavía

rations Center); el Mission Commander, cisternas... Una vez en la Base, nos pusimos todos rápidamente manos a la obra. Encontrarnos en aquella situación nos hacía sentirnos orgullosos, todo el mundo se esmeraba en su trabajo y cuidaba hasta el último detalle que pudiera afectar a la misión.

A lo largo de la jornada la tensión iba en aumento y se agradecían de corazón las bromas y comentarios que se oían a través de los walkie-talkies utilizados para comunicaciones internas dentro del recinto del destacamento español. Y así, sin apenas darnos cuenta, medio esperando a que en cualquier momento nos comunicaran que la operación no iba a realizarse, llegamos hasta las 9 de la noche, hora fijada por el Mission Commander para comenzar el Briefing General con todos los participantes en el Strike. Cuando nos dirigíamos hacia el hangar donde iba a tener lugar, ya coincidimos con algunas de las tripulaciones que tomarían parte en el mismo, y sólo con observar su aspecto y actitud ya se intuía que aquello era irreversible. Pero lo más impactante fue cuando nos vimos dentro de aquel hangar, donde estábamos todos los que íbamos a participar en lo que sería el inicio de la primera campaña aérea de la historia de la OTAN (no así el primer ataque, puesto que ya se habían producido los llevados a cabo sobre el aeródromo de Ubdina y sobre los depósitos de municiones en las proximidades de Pale) y comprobamos que los únicos pilotos de caza no estadounidenses éramos ¡los seis españoles! Resultó gratificante escuchar, tras el briefing del Mission Commander, la arenga que nos lanzó el General Charles F. Wald (por entonces Coronel Jefe de la 31 FW), enfundado en su mono de vuelo, y que terminó deseándonos mucha suerte a todos y con una recomendación: "¡Volad seguro!"

Ya de vuelta a nuestro Destacamento Icaro, y a pesar de que desde el CAOC nuestros representantes nos advertían todavía de la posibilidad de una cancelación en vuelo de la misión (cosa por otra parte bastante común), tuvimos que enfrentarnos ya a ese debate personal y profundo contigo mismo, que alcanza a lo divino y a lo humano, que se produce en quienes van a tomar



ta e inmediata, sino que (¡debería haberlo imaginado!) nos alcanzaron en el preciso instante en que entrábamos en nuestra habitación del hotel y nos disponíamos a soltar la bolsa con los bártulos de trabajo: nuestra Oficina de Inteligencia en la Base, siempre presente, nos comunicaba que habían llamado los americanos para convocarnos a una reunión que iba a tener lugar...¡ya!... en su Escuadrón de Inteligencia.

Cuando llegamos allí, aproximadamente a las 8 de la tarde, nos encontramos con un montón de pilotos americanos "volcados" sobre un gran mapa extendido sobre una mesa, mientras que el personal de Inteligencia que allí

pensaba que aquello que habíamos planeado jamás tendría lugar.

A pesar de que el día prometía ser largo, y quizá porque la tensión ya comenzaba a hacerse notar, lo cierto es que a primera hora de la mañana ya nos encontrábamos subidos en una Micro, recorriendo el "camino largo" hacia la Base y repartiendo las tareas entre las diferentes Secciones del Escuadrón para preparar el Strike: los de Inteligencia, obtener toda la información e imágenes posibles de los objetivos; los de Aire/Suelo, intervalómetros, espoletas, tipo de formación para el momento del bombardeo, etc; otros, coordinar detalles con el CAOC (Combined Air Ope-



parte en una misión real de combate por primera vez en sus vidas. Quizás ahora, dos años más tarde y sabiendo los resultados finales de la operación, pueda parecer que nadie pensaba en el derribo de un avión amigo o en el tuyo propio, pero no fue realmente así; de hecho en el transcurso de la Operación fue derribado un Mirage 2000 francés y sus dos tripulantes hechos prisioneros, y con anterioridad a la misma, un F-16 de la USAF, al mando del ya famoso Capitán O'Graddy, fue igualmente derribado en una alarde de inteligencia y buen entrenamiento por parte de las fuerzas serbias. Es cierto que durante el ataque íbamos a contar con la protección que nos iban a proporcionar los aviones dotados con perturbadores electromagnéticos y los "HARM-SHOOTERS" contra las baterías antiaéreas serbias, pero también era sabido por todos que probablemente ni siquiera ellos hubieran podido evitar el derribo de O'Graddy, y por tanto éramos conscientes de que el riesgo existía. Además, haciendo gala de nuestra nula experiencia previa en acciones reales, nos preguntábamos como buenos españoles: "Pero, ¿hay alguien más?"

Lo cierto es que todos ( y esto se debe hacer extensivo a todos

los pilotos que de una u otra manera tomaron parte en el transcurso de la operación) pasamos ese auto-examen con sobresaliente, pues nadie cobijó la más mínima duda de cuál era su obligación y el 100% asumió con responsabilidad y resignación el hecho de poder causar la muerte a algún ser humano.

Ni siquiera el momento de la llegada a los aviones y el encuentro con nuestros mecánicos y armeros pudo relajar la tensión interior que albergábamos y que había tenido su máxima intensidad durante el ceremonial de vestirnos los zahones y recoger los utensilios de supervivencia y la pisto-

la. Muy al contrario, todo el personal del destacamento parecía comprender la trascendencia del momento; los mensajes anónimos escritos sobre las bombas que íbamos a lanzar me recordaron que todos esos excelentes y abnegados profesionales que apoyan la operación diaria de los aviones iban a bombardear de alguna manera con nosotros y que no podíamos fallarles. Juntos estábamos "haciendo España".

### COMIENZA LA PELICULA...

La voz de "suerte" del mecánico y el hecho de cerrar la cúpula supusieron la frontera entre el ruido y el silencio, entre la compañía y la soledad. Esa es la palabra, soledad, y eso que a pesar de ser las dos de la mañana (el ataque estaba previsto para las 04:00 AM del día 30 de agosto) la Base de Aviano parecía estar más animada que nunca. Las luces de la pista, las de todos los refugios y hangares, las de los coches que deambulaban por ahí, las de los aviones rodando, etc. proporcionaban todo un espectáculo multicolor. A los lados de las calles de rodaje numerosos mecánicos y armeros, de todas las razas y colores, te deseaban, dedo pulgar en alto, mucha suerte y éxito. La verdad



AFSOUTH



Avión F-18 con armamento A/S para una misión de ataque. Arriba, una bomba de guiado láser, lanzada por un EF-18, hace impacto directo durante los ataques a los depósitos de munición de Pale, los días 25 y 26 de mayo de 1995.



es que la escena recordaba a las películas de jóvenes, altos y guapos pilotos norteamericanos preparándose para ir a la guerra, pero la diferencia estaba en que aquello no era una película y que los protagonistas éramos cada uno de nosotros. El último toque cinematográfico de la historia lo ponían los cientos de personas que, con sus linternas y ¡a las dos de la mañana! se congregaban al final de pista, fuera de la Base, para ver despegar a los cerca de 60 aviones que participarían en la Operación.

Apenas unos minutos más tarde surcábamos ya el oscuro cielo italiano camino de SPEEDY., la zona donde íbamos a reabastecer. La voz amiga española de los DUMBO (nuestros KC-130) resultó tranquilizadora y gratificante, pero no pudo evitar que la meteorología y la tensión convirtieran ese reabastecimiento en uno de los más difíciles que hemos realizado jamás, y tuvimos que realizar esfuerzos para no dar cabida en nuestros pensamientos a recuerdos lejanos de compañeros aliados que durante la Guerra del Golfo "la pringaron" en una situación semejante. Afortunadamente todos terminamos "clavándonosela" sin novedad.

A partir de ese momento, y pese a que cada vez estaba más cerca la hora "H", un sorprendente sosiego pareció

adueñarse de nosotros. Y eso que los acontecimientos empezaban a transcurrir a toda velocidad: la llegada al punto inicial de espera, la actualización de las plataformas inerciales, la comprobación con el radar de abordaje de que todo el mundo estaba en su sitio (visualmente era imposible, puesto que todos los aviones volaban con las luces apagadas), las últimas comprobaciones de armamento, el estado del "pod" infrarrojo e iluminador láser (FLIR/LTDR), etc. Cuando uno se sumerge en esas tareas técnicas las emociones y sentimientos parecen ocultarse y el silencio se convierte en tu principal aliado. Un silencio que sólo era roto por los diferentes líderes de cada formación para solicitar al amigo común MAGIC, el AWACS, autorización para entrar en zona y lanzar su armamento.

Terminada la cuenta atrás para abandonar el punto de espera y con el pertinente permiso de MAGIC procedimos hacia territorio bosnio. La suerte estaba echada. Todo parecía ir bien puesto que nuestros alertadores estaban más callados que nunca, si acaso con algún "cántico" de AAA (artillería antiaérea); ya tendrían tiempo de cantar más en posteriores misiones. Ellos, y por la radio, los pilotos de sus respectivos aviones.

La tranquilidad durante la ruta hacia

el objetivo sólo era alterada por los destellos luminosos de algunas explosiones en tierra, seguramente las producidas en los ataques contra los SAM 6, SAM 2 y SAM 3 serbios. Aquellos destellos eran sin duda alguna, síntoma de vida para nosotros, y se agradecían.

La adquisición infrarroja del objetivo, la comprobación final de interruptores en cabina y la suelta del armamento se sucedieron de forma vertiginosa, en contraste con el tiempo de iluminación de las bombas con el láser, que se antojó eterno.

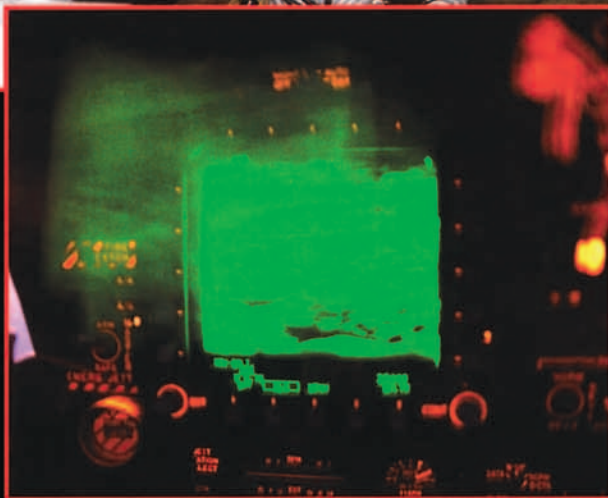
La sensación moral de ver la explosión de nuestras bombas sólo resultó comparable con la que se siente físicamente cuando éstas se desprenden, con todo su peso, del avión.

El camino de vuelta a casa trajo consigo, además de los correspondientes informes en vuelo, la relajación, la satisfacción y los primeros análisis de los resultados obtenidos. El tiempo volvió a tomar su dimensión habitual y nos condujo suavemente hasta Aviano, donde nos esperaban unos mecánicos y armeros que observaban, de forma casi incrédula, que volvíamos sin las bombas con las que nos vieron partir.

Su pregunta, ilusionada, queriendo adivinar la respuesta, de "¿Qué tal ha ido, mi Comandante?" daba paso a las de todos aquellos que vinieron a reci-







birnos a pie de avión: Jefe de Destacamento, médicos, páter y otros compañeros que, de momento, sólo (¿sólo?) compartían la alegría de vernos regresar a todos. Alegría que compartieron altos mandataros del Ejército de Aire y de la nación cuando recibieron las correspondientes novedades telefónicas, aproximadamente a las seis de la mañana.

Y finalmente, para rematar la interminable jornada, el análisis exhaustivo del vuelo y de los resultados. Nuestro personal de Inteligencia, perseverantes autodidactas, y sus colegas norteamericanos, examinaron con detalle los videos de cada uno de los aviones, que reflejan con fidelidad lo ocurrido. Esta experiencia, nueva durante los primeros días de la operación, provocaba cierta ansiedad y recelo entre las tripulaciones, y aunque con posterioridad se vistió de naturalidad y buen humor, muestra a las claras esa especie de "complejo de inferioridad" que padecemos los españoles cuando nos comparamos con los extranjeros. Afortunadamente el Presidente Clinton nos curó, a todos, de tal enfermedad al reconocer públicamente que estamos entre los mejores.

*La imagen superior muestra al autor de este artículo al regreso de una misión nocturna sobre Bosnia. La inferior, desenfocada por motivos obvios, es una imagen infrarroja de un objetivo, captada en la cabina de un F-18.*

### LO QUE NOS QUEDA...

Después de una experiencia así siempre quedan en la memoria algunas anécdotas, pequeños detalles, cositas... Sensaciones y personas que jamás olvidarás. Y también quedan pensamientos y sentimientos más profundos.

De vuelta al hotel, éste pareció recibirnos con más calor que nunca, seguramente porque entonces lo necesitábamos más que nunca. Contemplar desde un extremo toda la longitud del pasillo y, al fondo, la puerta de la habitación parecía una fiel representación de la vida y el destino. Vale la pena recorrer un

largo camino para abrir un puerta y encontrarte con lo que siempre soñaste, para alcanzar una aspiración, para culminar una trayectoria. Se me antoja muy difícil encontrar algo parecido en el futuro, una explosión personal y profesional tan grande. Algo al alcance de sólo unos pocos afortunados.

En muchos lugares se pueden encontrar personas generosas, idealistas y voluntariosas a las que les gustaría socorrer a aquéllos que sufren y ayudar a salvar vidas humanas, a crear paz, prosperidad y felicidad. A

casi todos ellos les resulta complicada la colaboración y la mayoría sólo lo consiguen de forma indirecta, con aportaciones económicas por ejemplo. Otros van más allá y se desplazan con una ONG hasta el mismo territorio bosnio y realizan una meritoria labor. Pero sólo nosotros hemos contribuido de una forma tan directa y decisiva. Sólo nosotros, y eso nos debe llenar a todos de orgullo.

Un relato como éste, con un argumento real y un "atrezzo" tan personal, bien podría constituir el guión de una película de cine. Una película nueva que podría tener un título viejo: "ALGO PARA RECORDAR" ■