

Misiones CAS en Bosnia-Herzegovina

FCO. JAVIER CRIADO PORTAL
Teniente Coronel de Aviación

DESPUES de más de un año de operaciones aéreas en los Balcanes, este escenario se presenta como un nuevo caso de estudio y modelo que responde a un nuevo tipo de campaña aérea regional. En este escenario la ONU y la OTAN desempeñan de forma conjunta importantes roles, y muchos factores, poco comunes hasta ahora, han de atenderse y acomodarse en el reparto de las tareas diarias.

Los pilotos de la OTAN que vuelan sobre Bosnia en misiones de Apoyo Aéreo Cercano (CAS) han de trabajar con Controladores Aéreos Avanzados (FACs) de la ONU. Estos mismos pilotos se enfrentan a una incierta amenaza antiaérea relativamente primitiva aunque altamente peligrosa. Finalmente, el proceso de decisión y la ejecución de las operaciones aéreas está inmersa en una voluminosa y compleja cadena de mando que enlaza autoridades de la OTAN y de la ONU en una especie de «mando compartido» -en realidad el comandante OTAN responsable de las operaciones es un mando que apoya a la misión y autoridad de la ONU en la ex-República de Yugoslavia.

En este artículo se revisan algunos de estos aspectos de la actividad aérea en los Balcanes, escenario en el que pilotos y aviones españoles desarrollarán en diciembre sus misiones dentro de la operación «Deny Flight».

EL ESCENARIO

El 16 de octubre de 1992 comenzaba el apoyo de la OTAN a la ONU, a fin de dar cumplimiento a la resolución núm. 757 de esta organización, con la operación «Sky Monitor» o vi-

gilancia del espacio aéreo sobre Bosnia-Herzegovina (B-H en adelante). Unos meses después, el 23 de abril de 1993, la OTAN apoyaba la resolución 781 de la ONU con la operación «Deny Flight», que negaba el uso del espacio aéreo sobre B-H, con fines militares, a las facciones enfrentadas en el conflicto. El 22 de julio de 1993 la OTAN respaldaría en el cumplimiento de la resolución 836 para proporcionar Apoyo Aéreo Cercano (CAS) a las fuerzas de UNPROFOR que fueran objeto de ataque por cualquiera de las facciones enfrentadas.

En el pasado año, las operaciones aéreas que se desarrollaban en los Balcanes estaban apoyadas por una fuerza multinacional que incluía aviones americanos de ataque de la USAF (A-10, F-16, EC-130 ABCCC), de la NAVY (F-18A, A-6 y F-14), y del US Marine Corp (F-18A). Francia destacaba aviones Mirage 2000 y Jaguar. Holanda enviaba F-16. El Reino Unido aviones Jaguar, Tornado y AV-8B embarcados. Turquía aviones F-16. La fuerza NAEW de la OTAN, Francia y el Reino Unido proporcionaron los aviones AWACS para la vigilancia y policía del aire sobre B-H. EE.UU., Reino Unido y Francia proporcionaban aviones para reabastecimiento en vuelo KC-135 y Tristar.

La gran mayoría de estos medios aéreos estaban desplegados en bases aéreas italianas o bien embarcados y la cantidad total de aviones oscilaba en torno a los 110. Con ocasión del ultimátum de la OTAN, en el mes de febrero de 1994, y el consiguiente reforzamiento, esta cifra alcanzaría el máximo aproximado de 180 aviones. Este reforzamiento contaría, entre otros, con aviones F-15E y AC-130



de la USAF, y aviones Mirage-2000D, Mirage F-1R/CT y Super Etendard franceses.

A finales de este año 1994 el Ejército del Aire español -que ya estaba representado por un Casa 212 como avión de apoyo aéreo operacional- desplegará 8 aviones caza-bombarderos F-18 y 2 KC-130 (Hércules) de reabastecimiento en vuelo para participar en la operación.

La operación «Deny Flight» en sus acciones de control del espacio aéreo sobre B-H se desarrollaba y desarrolla sin problemas; el mismo acontecimiento del derribo de cuatro aviones tipo «Galeb» así parece avalarlo. Sin embargo, prácticamente todo el mundo sabía que las misiones más problemáticas serían las de CAS; la conducción de ataques aéreos sobre posiciones de artillería, tanques u otros objetivos militares, de las distintas facciones, atacando a fuerzas de UNPROFOR.



APOYO AEREO CERCANO (CAS)

El sistema para proporcionar el CAS estuvo listo cinco días después de aprobarse la resolución de Naciones Unidas. Todo pudo hacerse tan rápido gracias a que el sistema de mando y control ya estaba funcionando en el teatro.

En un principio los objetivos más importantes para este tipo de misiones eran principalmente piezas de artillería (aunque no solo) dentro y en los alrededores de Sarajevo. Un informe del pasado año podía identificar y situar claramente más de 100 objetivos a estudiar para su selección. Estos objetivos potenciales fueron estudiados y seleccionados de forma conjunta por personal de la OTAN y de la ONU.

Muchos de estos objetivos seleccionados necesitan de una actualiza-

ción continua por su movilidad. Por otro lado, objetivos como piezas de artillería, tanques o morteros pueden parecer muy resistentes y difíciles de destruir, pero si se les ataca con un arma de guiado de precisión (PGM), como por ejemplo una bomba guiada por láser de 250 Kg., serán destruidos sin lugar a dudas y sin daños colaterales. Elemento clave en estas misiones CAS es el Controlador Aéreo Avanzado (FAC).

CONTROLADORES AEREOS AVANZADOS

Desde 20.000 pies de altura el trabajo de los pilotos para localizar y seleccionar piezas de artillería, tanques o morteros sobre el accidentado terreno es muy duro y difícil. Esta es la razón principal por la que estos pilotos han de apoyarse en los FAC,s españoles, británicos o franceses de

UNPROFOR que han de conducir sus ojos sobre el pequeño objetivo.

Al principio la tarea fue bastante difícil, pero hubo acuerdo unánime en que el entrenamiento continuado agudizaría las habilidades de FAC,s y pilotos. El sistema y los procedimientos, en sí, no son muy diferentes del que los pilotos de la fuerza multinacional han practicado en sus respectivos países. La única diferencia, aparte el escenario, es que el FAC puede ser español, canadiense, francés o de Bangladesh y el piloto americano, holandés, británico o español.

Inicialmente, los pilotos para misión CAS se aproximan a B-H bajo control de un AWACS (Sistema de Alerta temprana y Control en Vuelo), que vigila los cielos del teatro de operaciones, para una vez sobre B-H ser transferidos a un EC-130 ABCCC (Centro de Mando y Control de la Batalla en Vuelo). Este puesto de

mando actualiza la información del piloto con datos sobre la situación en el terreno, amenazas aéreas, de SAM y AAA. Acto seguido los controladores del ABCCC pasan a los cazas con un equipo FAC de la ONU en una zona específica. En esa zona comienza la conducción de los aviones por el FAC.

El trabajo de los FACs y pilotos multinacionales ha supuesto un gran desafío por causa del lenguaje. La mayoría de las veces hay que hablar muy despacio o hay que repetir una instrucción varias veces. Se puede estar trabajando con un FAC español y pasar seguidamente a trabajar en otra zona con un FAC francés. Normalmente los aviones para CAS pueden permanecer en el área de operaciones de dos a cuatro horas con reabastecimiento de combustible en vuelo (AAR), y permanecen de 45 a 60 minutos con un FAC antes de volar a otra zona.

Cuando el FAC se hace cargo de una pareja de aviones los dirige a una zona próxima al objetivo. Les pasa las coordenadas, lo describe y trata de llevar los ojos del piloto al objetivo específico dándoles referencias de mayor a menor entidad. El FAC utilizará puntos geográficos y distancias que habrá definido previamente. De esta forma el piloto intentará localizar el objetivo. A veces es muy fácil, sin embargo otras resulta francamente difícil.

Se han vencido muchos problemas relacionados con el lenguaje mediante la estandarización y uso de la terminología adecuada. Al principio fue muy difícil... Se daban referencias tales como: montañas, colinas, zona boscosa o «última casa del pueblo».

Un piloto de A-10 comentaba en una ocasión que un FAC intentaba conducir sus ojos hacia un objetivo y le decía: «¿ves la oveja que hay en el campo...?» y comentaba «Desde 20 «ángeles» bastante haces con ver el campo de que te habla ¡cómo para ver una «maldita» oveja!». Ese mismo piloto me contaba otro caso en el que estaba «allá arriba» y no había forma de saber qué «demonios» quería el FAC. De pronto el piloto le dijo al FAC: «te diré lo que yo veo: una pista, una pista algo corta». «¡Ah,

amigo! -dijo el FAC- esa pista es una UNIDAD... ahora dirígete 4 UNIDADES al Norte». «¡Bingo!». Allí estaba. (Ver el ejemplo del cuadro).

En un principio, con los vuelos para CAS sobre el teatro de operaciones, no se pretendía localizar blancos reales sino más bien ayudar al piloto a encontrar emplazamientos sobre el terreno y entrenar a ambos, FAC y piloto, en este tipo específico de misión. Como regla general en estos vuelos se ejercitan los enlaces radios y los procedimientos. Nunca se ha querido una presencia provocadora, y por ello se vuela muy por encima de la cabeza de cualquiera. Sin embargo no se pretende ocultar que hoy se vigila y entrena sobre ese tipo de objetivos -reales- contra los que se puede ir mañana.

El entrenamiento paga sus dividendos y los tiempos para adquirir un objetivo se han reducido de 15 ó 20 minutos a tan sólo 2 ó 3. Hoy cuando se lee un informe de misión CAS, es muy normal encontrar en la casilla de observaciones que el enlace y el trabajo realizado con «Torero 01» -FAC español- ha sido excelente.

Pilotos y FACs continúan cada día refinando los métodos, se trata de evitar al máximo los posibles daños colaterales. No obstante, en un caso real, aunque el FAC dirija al piloto sobre un determinado objetivo, el piloto ha de sentirse cómodo y seguro con el mismo, en caso contrario rehusará disparar o lanzar el armamento, volviéndose con él a casa. La identificación positiva del objetivo por ambos, además de la autorización son requisitos indispensables.

Los equipos de FACs de la ONU también disponen de designadores láser y balizas radar para poder conducir a los aviones contra un objetivo. Se practica todo y con todo lo que se tiene, con el fin de poder ejecutar lo que un buen día se les puede ordenar.

Los objetivos iluminados por láser pueden ser detectados por los sensores a bordo de un avión AC-130 Spectra (Hércules «cañonero»), de un F-16, o de un Jaguar por citar algunos. El láser abrevia el proceso de adquisición de un objetivo. Así, el FAC conduce a los pilotos a un área general, señala el objetivo con el lá-

ser y... un pequeño diamante aparece en el HUD (pantalla superior del avión) marcando el punto del terreno donde se ha reflejado el láser.

El láser permite a los cazas más veloces adquirir un objetivo muy rápidamente, ahorrando tiempo en órbita y consumo de combustible. No obstante, aunque el láser supone una gran capacidad «un buen par de ojos» y un buen FAC que sepa conducirlos hacia el objetivo son igual de efectivos.

UNA INCIERTA PERO PELIGROSA AMENAZA ANTIAEREA

Durante todo este año 1994 los pilotos de la OTAN continúan volando para imponer los mandatos de la ONU sobre la zona de exclusión de vuelos, y responder a la petición de CAS por parte de las fuerzas de UNPROFOR sometidas a un ataque. Los pilotos que vuelan en estas misiones sobre B-H, se enfrentan a una amenaza SAM (Misil Superficie Aire) y AAA (Artillería Anti-Aérea) quizás poco organizada y esporádica pero indudablemente peligrosa.

Una amplia variedad de misiles superficie aire SA-2, 3, 6, 7, 9, 16 y 18 pueden encontrarse allá abajo en algún sitio sobre el terreno. Estos sistemas, a los que hay que añadir las baterías de AAA, no parecen estar integrados, pero pueden ser una defensa puntual importante en varias zonas. Se sabe que la amenaza está ahí y que puede alcanzar y tocar a los aviones de la OTAN.

Para avalar esta afirmación se citan los siguientes hechos. El disparo de un misil SA-7 contra el avión español Casa-212 el 8 de febrero de este año, en un vuelo fuera del teórico teatro de operaciones. Un avión Etendard IVP francés fue alcanzado por un SA-7 el 15 de abril. Un Sea Harrier británico del Ark Royal fue alcanzado y derribado por un SA-7 el 18 de abril en una misión CAS sobre Go-rasze. Finalmente, el día 2 de octubre se disparó un SA-9 sobre 2 aviones Mirage F-1CR franceses que pudo ser observado y evitado. En todos los casos gracias a Dios no hubo que lamentar pérdidas humanas.

Algunos aviones juegan un papel crucial ante esta amenaza: el RC-135 River Joint, el EA-6 Prowler, el EP-3 y el antes mencionado ABCCC. Los dos primeros aviones de inteligencia electrónica (ELINT) efectúan el seguimiento y control de las emisiones de los radares de estos sistemas. La información recogida por éstos es transmitida al ABCCC («data link»). Este avión recibe instantáneamente - virtualmente en tiempo real- la actualización de amenazas tanto aéreas a través del AWACS, como la de SAM/AAA de los aviones ELINT, con posiciones, tipo y valoración de si realmente representan una amenaza o no.

Los ABCCC mezclan esa actualización de amenazas con la situación aérea actual propia con todos los aviones, bien aproximándose o volando sobre B-H. La localización de los radares de misiles y sus alcances efectivos son sobrepuestos en los mapas de las diferentes consolas. Estos mapas, en varias escalas, presentan las unidades sobre el terreno, las ciudades, líneas de comunicación, etc. Toda esta, imaginable, presentación táctica es pasada al CAOC de la VATAF, en Vicenza, y lo que es más importante, a los aviones que se aproximan o están en el teatro.

Los aviones en curso a B-H son transferidos por el AWACS al ABCCC y éste les pasa la información táctica, aviso de amenazas, asignación de objetivos e incluso el cambio de misión basándose en el enlace permanente con el CAOC de la VATAF. Este avión mantendrá, en todo momento, a los aviones alejados de las zonas peligrosas de misiles.

No obstante, una de las armas más preocupantes es el SA-7 Grail. Este misil, muy parecido al misil Stinger americano, se guía por la emisión infrarroja generada por los motores de los aviones, y la mejor protección es volar alto, rápido, y desojarse tratando de detectar la estela de humo del misil disparado. El lanzamiento de bengalas infrarrojas, en este caso, y las tácticas empleadas por la pareja de aviones en la misión será vital.

Los SA-7 son un factor importante en el teatro porque pueden ser muy

numerosos, pueden estar en manos de personal no comprometido o enterado del discurrir político o militar, y por otro lado los hábitos de bebida de gran parte del personal en este territorio no contribuyen a crear un ambiente muy tranquilizador. El gran problema es quién tiene el control de ellos.

LA CADENA DE MANDO, ¿ORDENES MUY LENTAS?

En misiones de entrenamiento realizadas el año pasado para la ejecución de una misión CAS, las fuerzas de UNPROFOR y la OTAN tardaban varias horas en el proceso de petición-decisión-ejecución. Entonces estos ataques debían ser autorizados por el Secretario General de la ONU Boutros Ghali y las pruebas específi-

CUADRO EJEMPLO DE CONDUCCION POR FAC

- FAC.- *Tienes a la vista el pueblo al norte del río, ¿ves el cruce de carreteras al norte del pueblo?*
- Piloto.- *Si, lo veo.*
- FAC.- *Al lado de ese cruce hay un campo de fútbol, ¿lo ves?*
- Piloto.- *Si, lo veo.*
- FAC.- *Pues eso es una UNIDAD -medida de distancia improvisada-. Al sur del pueblo hay un puente sobre el río y su carretera en dirección sur... Toma 3 unidades desde el puente por esa carretera... ¿Ves un almacén con techo rojo a la derecha?*
- Piloto.- *Si, lo veo.*
- FAC.- *Dos unidades al este hay una caseta amarilla... En el lado norte de la caseta hay un vehículo acorazado, ¿lo ves?*
- Piloto.- *¡Si!*
- FAC.- *Ese es tu OBJETIVO.*

cas para comprobar la red de mando y control que se extiende desde B-H al cuartel de Naciones Unidas en Nueva York demostraron serios problemas.

Los aviones de la OTAN estaban listos para responder inmediatamente a la petición de apoyo aéreo pero la decisión de atacar o no se salía de la cadena de mando de la OTAN y circulaba por la de la ONU. La decisión del mando de la ONU llevaba más tiempo del que se podía esperar.

En ese tiempo se podía hacer mucho daño a la unidad atacada, o sencillamente llegar tarde. Existía una gran paradoja pues podía haber una unidad atacada que solicitase el apoyo, la capacidad de apoyo por parte de los aviones de OTAN en otra zona sería inmediata, se adquiriría el objetivo pero no se podría actuar porque no habría autorización. Hoy, afortunadamente, ese problema se ha reducido en gran parte al haber sido delegada la autoridad y la decisión en el representante de la ONU para la ex-Yugoslavia en Zagreb, Mr. Akashi.

Así, el procedimiento actual es el siguiente: la petición de CAS se hace por el FAC de una unidad en tierra al Centro de Coordinación de Operaciones Aéreas (AOCC) en Bosnia; esta petición es transmitida por un lado al CAOC en Vicenza y por otro al general Rose (BHC), general Lapresle (YC) y Mr. Akashi en Zagreb. Una vez que el CAOC en Vicenza y el FAC tienen la autorización se dará el orden de actuar a los aviones que están disponibles, sobre B-H, 24 horas al día.

La primera autorización a una petición CAS, por parte de la ONU, se produjo el 12 de marzo de 1994 en Bihac. Esta autorización llegó cuatro horas después de la petición y no se realizó el apoyo aéreo, pues el objetivo había desaparecido. Los aviones de OTAN sobrevolaban la zona e identificaban el objetivo 15 minutos después de la petición.

Sucesivas peticiones de apoyo CAS se producirían el 10 y 11 de abril en Gorazde. En ambos casos se actuó y el tiempo se redujo dramáticamente a tan sólo 50 minutos. Aún se continúa en el proceso de mejorar el tiempo de respuesta y otros aspectos relacionados con este tema.

Querría poner fin a este artículo, obviando análisis y conclusiones que se harán en el futuro venidero, con el ferviente deseo de una ejemplar, profesional y fructífera participación de nuestros hombres que pronto desplegarán para participar en esta operación. Así pues, creo que el mejor punto final es nuestro histórico lema: SUERTE, VISTA Y AL TORO. ■