

Turca y del propio Ejército del Aire durante más de 10 horas continuadas de despliegue en el campo. Desafortunadamente un empeoramiento en las condiciones meteorológicas impidió que se aumentase el número de conducciones con la prevista realización de misiones nocturnas ese mismo día. En los informes emitidos por las tripulaciones con las que se realizaron las misiones, el control proporcionado por el equipo español fue calificado como muy bueno en un 50% de ellos y como bueno en el resto, lo que confirma que el prestigio alcanzado por los FAC (Forward Air Controller) españoles en el seno de SFOR está basado no sólo en la cantidad de misiones cumplimentadas sino en la calidad del control ofrecido; no en vano un 25% del total de los controles efectuados hasta la fecha por nuestros FAC han obtenido la calificación de excelente.

Por otra parte hay que señalar la consecución de un curioso récord obtenido en el transcurso de la semana del 3 al 10 de julio al totalizar los cinco vehículos operativos de los TACP una distancia recorrida de 5.084 kms., lo que denota lo elevado de su constante actividad y representa algo especialmente meritorio si se considera que en su gran parte esta distancia fue recorrida por senderos de tránsito muy problemático y parajes de difícil acceso, donde normalmente y a pesar del peligro latente que representan las minas, los equipos españoles desarrollan sus misiones de conducción de aviones, levantamiento de objetivos de instrucción y patrullas de reconocimiento.

PARTICIPACION DE LOS ESCUADRONES 111 Y 462 DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL EJERCICIO "CENTRAL ENTERPRISE 97"

MARIANO DIEZ CLEMENTE
Comandante de Aviación

CON MOTIVO DEL EJERCICIO "Central Enterprise 97" los Escuadrones 111 y 462 desplegaron durante los días 9 al 20 de junio en la Base Aérea de Norvenich (Alemania).

La participación de dichos escuadrones en este ejercicio consistía en realizar ataques a objetivos situados en Francia y Alemania, mediante misiones tipo "COMAO", junto al 312 SQN de la Luftwaffe con aviones tipo Tornado. Este Escuadrón junto con el 111 desempeñaban la capacidad del FBA, siendo escoltados por aviones del 462. Adicionalmente, aviones belgas, holandeses e ingleses apoyaban las operaciones con misiones SEAD y TAR.

Se constató, al finalizar el ejercicio, un alto grado de



integración entre las unidades implicadas, reinando en todo momento un ambiente de camaradería.

Durante este ejercicio hubo que lamentar la eyección del capitán Ricardo Guerra

García, piloto del 462, motivado por fallo del motor. Afortunadamente en este suceso no hubo que lamentar ningún daño personal, gracias a la excelente actuación del piloto.

