

¿Por qué empezó todo?

EMILIO POYO-GUERRERO SANCHO
General de Aviación

PARA entender las razones que han motivado el desmembramiento de la antigua Yugoslavia, es imprescindible analizar las causas por las cuales el conjunto de etnias que conforman la región se profesan ese odio ancestral como razón y origen de la conflictividad existente, a pesar de que en sus orígenes todos son eslavos y proceden del mismo pueblo asiático que se estableció en la región en el siglo VII.

Los focos de tensión nacen de la distintas vicisitudes históricas sufridas por cada una de las facciones, así los serbios, de creencias cristiano-ortodoxas, controlaron el im-



perio de los Balcanes quedando divididos de los croatas al acabar estos integrados en el Imperio Austro-Húngaro. Dentro de este proceso, la tierra de en medio, Bosnia-Herzegovina, quedará bajo el control otomano introduciendo etnias de religión musulmana que contribuirá a desestabilizar las relaciones dentro de este rompecabezas.

Tras la II Guerra Mundial, Tito consiguió que las tensiones étnico-culturales y religiosas quedaran relegadas a un segundo plano en favor de la unificación entre los yugoslavos, sobre la base de un claro y estricto régimen comunista que supo imponer en



En junio de 1993 el Gobierno español adopta la decisión de que medios humanos y materiales formen parte de la operación "Deny Flight".

REPUBLICAS Y ETNIAS EN LA ANTIGUA YUGOSLAVIA



todo el territorio. No obstante, el férreo régimen no supo conciliar los odios latentes; los cuales, resurgieron tras la muerte del Viejo Mariscal a causa de que sus sucesores no supieron ni consiguieron controlarlos.

Con la proclamación de la independencia de Eslovenia y Croacia, en la primavera de 1991, se inicia el desmembramiento de la antigua Yugoslavia. Serbios y croatas se enzarzaron en una lucha por dominar los territorios croatas y bosnios de mayoría serbia dando lugar a una guerra civil de extrema virulencia y crueldad, lo cual indujo a las Naciones Unidas a intervenir en el área con operaciones encaminadas a garantizar la defensa de los derechos humanos con misiones de ayuda humanitaria, y aplicar medidas para la pacificación de esta zona.

El Gobierno español trazó los planes para participar en estas operaciones bajo los auspicios de la ONU.

COMIENZAN LAS OPERACIONES

En julio de 1992, para apoyar las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, fuerzas

de la OTAN y de la UEO comenzarán a operar en el mar Adriático para llevar a cabo el control del embargo decretado por las citadas Resoluciones. España decide participar en ese movimiento internacional y en agosto se comienzan a elaborar los planes para el envío de fuerzas como parte de la Fuerza de Protección de la ONU (UNPROFOR).

El Ejército del Aire, que ya en junio de ese año fue requerido para transportar 14 toneladas de alimentos con destino al Aeropuerto de Sarajevo, comenzó a diseñar los planes para apoyar por el transporte aéreo a un contingente de 714 hombres que componían la Agrupación Táctica Málaga del Ejército de Tierra. El Estado Mayor del Aire y los Mandos Aéreos responsables de las operaciones aéreas de transporte, centrarían parte de su actividad en dar forma a la operación Alfa-Bravo, para hacer llegar el apoyo logístico a nuestras tropas desplegadas sobre la antigua Yugoslavia; operación que aún perdura y que ha exigido un esfuerzo encomiable de nuestras unidades de Transporte Aéreo, cuyos hombres y máquinas han soportado toda suerte de adversidades y riesgos para contribuir al éxito de las operaciones de las fuerzas de superficie.

Importantes faltas de coordinación entre las organizaciones participantes, OTAN y UEO, dieron lugar en ocasiones a que se produjesen duplicidades en el cumplimiento de una misma misión, lo que evidenció la necesidad de integrar en una sola cadena de mando a toda la fuerza combinada. Así nacería la operación "SHARP GUARD" que inició sus actividades el 15 de junio de 1993, con la misión de controlar y obligar el cumplimiento de las sanciones contenidas en la Resolución nº 820 referentes al control del embargo de mercancías, y evitar el refuerzo de armamentos a las partes contendientes, para obligarles a aceptar la pacificación por falta de recursos bélicos.

España, como una de las catorce naciones que participarían en la operación, envió buques de la Armada para formar parte de la Contined Task Force 440 operando en el Adriático, y aviones del Ejército del Aire de Patrulla Marítima para reforzar a los medios navales puestos al

multinacional que desarrollaba esta operación "Sharp Guard".

DESDE UNPROFOR A IFOR: DENNY FLIGHT

La tragedia de una guerra civil sobre la antigua Yugoslavia, junto con las cuentas represalias sobre la población civil, fueron la causa de que las Naciones Unidas se decidieran a intervenir para tratar de detener la escalada de acontecimientos y paliar los sufrimientos de la población de las ciudades más perjudicadas.

Las consecuencias de esta decisión fueron dictar varias resoluciones como paso previo al envío de tropas para la protección de las acciones de ayuda humanitaria y completar el embargo total de armas, persiguiendo con ello -como ya hemos mencionado agotar las reservas de las fuerzas contendientes.

La ONU recurrió a la OTAN para la creación de un área "No Fly Zone" que estuviera limpia de aviones, ejerciendo un control estricto de cualquier tráfico aéreo que pudiera transgredir el embargo.

La Organización Atlántica encomendó esta misión a su Mando Sur (AFSOUTH),

delegando a su vez en la 5ª Fuerza Aérea Táctica (FIVEATAF) su materialización.

La Resolución 816 (abril de 1993) dio paso a la total prohibición de vuelos sobre el territorio de Bosnia-Herzegovina, elaborándose un plan de operaciones denominado DENY FLIGHT, el cual, además, ampliaría el número de medios aéreos empeñados hasta entonces en las operaciones.



BMR del Ejército del Aire en Bosnia, mayo de 1994.

servizio para el control del tráfico marítimo en la zona.

El Mando Aéreo del Estrecho, en colaboración con el Estado Mayor del Aire, se apresta a elaborar los planes para las operaciones de los aviones P-3B Orion del Grupo 22 del Ala 21, basada en la Base Aérea de Morón de la Frontera, para realizar misiones en el Adriático desde la Base Aérea de Sigonella (Italia), integrados en la fuerza



Fuerzas de la OTAN integradas en la Fuerza de Implantación (IFOR) en sus funciones de mantenimiento de la Paz en Bosnia.

Para poder cumplimentar las misiones aéreas contempladas en dicho plan, la 5ª ATAF se vio necesitada de reforzar el Centro Aéreo de Operaciones Combinadas (CAOC) -situado en la Base Aérea de Vicenza (Italia)- como sede del Mando Aéreo Operativo organizado al efecto.

Para esta operación, la Alianza requirió la participación aérea de aquellas naciones que mantenían fuerzas desplegadas en la zona, y Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Turquía y España asumieron la responsabilidad de contribuir con sus Fuerzas Aéreas al cumplimiento de los requerimientos de la operación. Alemania, tras la decisión de su Parlamento, se incorporaría más tarde para formar parte de la coalición.

En junio de 1993 el Gobierno español adopta la decisión de que medios humanos y materiales formen parte de esta operación "Deny Flight" con los objetivos de:

- Contribuir con nuestro esfuerzo al cumplimiento de las Resoluciones adoptadas en favor de la paz, y
- Proteger la seguridad de nuestras fuerzas de superficie desplegadas en la zona de operaciones.

Las decisiones del Gobierno, asumidas por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, fueron en aquel entonces el origen del contingente que el Ejército del Aire enviaría al teatro de operaciones y a los centros de mando

y control empeñados en las operaciones de Deny Flight, y cuya proyección -si bien evolucionando en la medida que lo hizo la propia Deny Flight dando lugar a otros tipos de operaciones- se mantiene hasta nuestros días. Ese destacamento recibiría el nombre de "ICARO".

Desde los inicios de la puesta en marcha de esta operación, se da comienzo al envío de expertos de Estado Mayor en operaciones aéreas para reforzar y formar parte de los órganos de decisión de la Alianza implicados en el conflicto. Así, tanto el CAOC de Vicenza como el Estado Mayor de AMSOUTH contaría con la colaboración y con el bien hacer de nuestros hombres para coordinar y



Estado en que quedó el C-212 del Ala 37 que sufrió el fuego antiaéreo cuando volaba entre Zagreb y Split.

controlar el empleo de los medios terrestres y aéreos en la operación.

Por otra parte, para materializar nuestra contribución en las operaciones, un avión CASA-212 del Ala 37, ubicada en Villanubla (Valladolid), desplegaría en junio del 93 en la B.A. de Vicenza para apoyar por el transporte los movimientos de personal y material entre las distintas bases aéreas italianas y yugoslavas afectadas por el despliegue de fuerzas. Nadie podía suponer que casi un año más tarde, el 8 de marzo de 1994, sufriría su bautismo de fuego, al sufrir fuego antiaéreo cuando volaba entre Zagreb y Split volando dentro del espacio aéreo croata. La impecable actuación de la tripulación hizo que el avión pudiera tomar tierra en el aeropuerto de Rijeka, sin que nadie sufriese daños irreparables.

En el mes de agosto de aquel año, una vez que se inició la fase de apoyo aéreo a las fuerzas de UNPROFOR, el Ejército del Aire envió, para apoyar las fuerzas terrestres desplegadas

en Bosnia-Herzegovina, dos equipos de Control Aerotáctico (TACP) y un Oficial de Enlace Aéreo (ALO).

Sin la menor discontinuidad en el esfuerzo que los hombres y medios del Ejército del Aire estaban aportando a las operaciones, lo que incluía, entre otros, el apoyo por el transporte a nuestro despliegue terrestre y la existencia de los llamados "cascos blancos" como observadores dentro del contingente de UNPROFOR; en la primavera de 1994 aparecieron los primeros indicios de que los rumores sobre la posibilidad de que en el marco de la Deny Flight tomaran parte hombres y medios de nuestras unidades aéreas dotadas con aviones F-18, iban tomando consistencia.

Ante esta eventualidad, todos los mandos Aéreos, en coordinación con el Estado Mayor del Aire, elaboraron directrices para ser aplicadas en los planes de entrenamiento, y lógicamente orientadas hacia lo que iban a ser las posibles nuevas misiones que les iban a ser asignadas. Así, se dio

comienzo a una intensa fase de entrenamiento que empezó enviando pilotos de F-18 para formar parte, como FAC (Controlador Aéreo Avanzado), de los equipos TACP, ya destacados en el área de operaciones, para tomar contacto directo con el tipo de misiones que allí se estaban realizando.

En un principio la pregunta fue ¿cuál de las dos unidades dotadas de F-18 sería la que sería destacada en primer lugar?. La necesidad de poner en práctica con continuidad e intensidad las tácticas adecuadas en los entrenamientos, y que en aquel entonces el Ala 12 estaba empeñada en la realización del ejercicio Red Flag (Julio 1994) en la B.A. de Nellis, en Estados Unidos, con un importante destacamento de hombres y material; inclinó la balanza en favor del Grupo 15 desplegado en la Base Aérea de Zaragoza.

Varias semanas duraron los intensos entrenamientos simulando las conducciones y ataques al suelo hasta adquirir la seguridad de llevarlas a



cabo en el teatro de operaciones balcánico. Por otro lado nuestras unidades dotadas con medios aéreos de características similares a los que encontrarían en el área de operaciones, (concretamente los CASA 101 del Grupo de Escuelas de Matacán-Salamanca, y los F-5 del Ala 23 con base en Talavera), serían los encargados de apoyar el entrenamiento en interceptaciones y combate disimilar (DACT).

Estos ejercicios de entrenamiento se prolongaron hasta bien avanzado el mes de noviembre; es decir, próximo al ya fijado despliegue en la B.A. de Aviano (Italia) tal y como se había determinado en los planes y ordenes de operaciones elaborados por el Estado Mayor Conjunto y por los Estados Mayores y organismos de los Mandos del EA implicados, todos ellos de acuerdo con las instrucciones emanadas de la OTAN a través de su Mando en el Area Mediterránea de CINCSOUTH.

Además del CASA-212 y los equipos TACP,s que ya estaban desplegados en la zona, el Destacamento ICARO se iba a completar con 8 aviones F-18 y dos Hércules KC-130 (en servicio de reabastecimiento en vuelo), con los equipos de personal y material necesarios en apoyo de las misiones a realizar, además de contar con una unidad de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) quien a su vez estructuraba una SATA móvil (Sección de Apoyo al Transporte Aéreo) para el apoyo de las operaciones de carga y descarga. Aviones de transporte C-130 del Ala 31 y CASA-235 del Ala 35 serían los responsables de suministrar el movimiento aéreo para el apoyo logístico del destacamento.

Las operaciones de nuestros medios aéreos, previstas en un principio desde el 1 de diciembre de 1994 hasta el 20 de marzo del 95, entrarían en un proceso de prórrogas decididas por el Gobierno que se prolongarían hasta nuestros días, haciendo realidad aquello de que en las operaciones de mantenimiento de la paz de ayuda humanitaria es muy fácil participar pero resulta muy difícil saber cuando llegará el momento de su cese definitivo. Así, el Grupo 15 y el Ala 12 de Torrejón han ido efectuando los suce-

sivos relevos para asegurar nuestra permanencia en Aviano para operar sobre los cielos de Yugoslavia.

El temple, la seguridad y el nivel profesional de todos cuantos han compuesto nuestro destacamento ICARO han sabido ganar el reconocimiento del resto de las naciones en

revelarían como de eficacia inmediata, levantándose el cerco de Sarajevo y devolviendo la actividad a una ciudad que había quedado paralizada. Este sería el resultado de la Operación "Deliberate Force".

En estas operaciones nuestros aviones realizaron una inestimable labor



Los F-18 del Grupo 15 fueron los encargados en un primer momento para operar en los cielos de Yugoslavia.

esta misión de Naciones Unidas. El bautismo de fuego llegó cuando estaban desplegados los componentes del Ala 12: el 25 de mayo del 95, los F-18 españoles con cuatro F-16 de la USAF atacaron posiciones serbo-bosnias en las inmediaciones de Pale, al este de Sarajevo; se trataba de neutralizar un importante depósito de munición, en lo que la intervención de las unidades españolas constituyó un rotundo éxito.

Posteriormente la actividad aérea, no exenta de rutinas en misiones muchas veces monótonas, aunque no por ello menos necesarias, permaneció de noche y de día siempre apoyada por las operaciones de reabastecimiento en vuelo de nuestros KC-130; sin embargo el conflicto, a pesar del esfuerzo internacional, lejos de remitir sufría momentos de recrudescimiento hasta que en el verano del 95, y como respuesta a la escalada de violencia, la OTAN decidió llevar a cabo ataques aéreos masivos contra posiciones militares serbo-bosnias, con resultados que se

demonstrado una vez más su nivel de preparación y eficacia, actuando con la contundencia que los medios aéreos más modernos confieren al empleo del poder aéreo.

Sin duda las consecuencias de la Operación Deliberate Force favorecieron las presiones de la comunidad internacional para que los contendientes se sentaran alrededor de una mesa de negociación; y lograr un consenso de paz, con lo que tras un difícil proceso de discusiones, se lograba que el 21 de noviembre del 95 se firmase la denominada Paz de Dayton.

Este tratado de paz dio lugar a que casi un mes más tarde (19 de diciembre) se produjese la transferencia de autoridad de la Fuerza de Protección de las Naciones Unidas a la Fuerza de Implementación del Plan de Paz (IFOR) bajo el mando del Jefe del Mando Sur de la Alianza Atlántica, con lo cual terminaba la Operación Deny Flight, en la que durante doce meses y veinte días el Destacamento Icaro había participado.



Durante la última reunión del Consejo de Ministros en diciembre de 1995, el Gobierno decidió prorrogar un año más la actividad de nuestro destacamento, cuyos aviones patrullaban los cielos de Bosnia-Herzegovina formando parte del contingente IFOR para la aplicación del plan de paz establecido en Dayton; con ello se daba paso a la Operación "Joint Aligator" cuya parte aérea pasaría a denominarse "Joint Endeavour". La nueva situación sobre el teatro de operaciones permitió desde aquel entonces retirar de nuestro destacamento de Aviano dos (2) F-18 de los ocho (8) F-18 desplegados, los cuales permanecerían "on call" (a disposición) en sus bases en España.

1996 transcurrió prácticamente sin incidentes de especial relieve en la zona de operaciones, en el que nuestros aviones han seguido realizando

Exposición en la Base Aérea de Aviano de los medios aéreos desplegados en la Operación Deny Flight, entre los que se encuentra un F-18 del Ejército del Aire español.

con eficacia las misiones asignadas, así como el resto de cuantos componen nuestro destacamento. Las Unidades de transporte aéreo, Alas 31, 35, 37 y 45 Grupo de Fuerzas Aéreas han seguido siendo ese imprescindible "cordón umbilical" entre el territorio nacional y nuestros efectivos de los otros Ejércitos desplegados en la zona, siendo imposible describir de forma objetiva lo que esos vuelos regulares a Split, Mostar, Sarajevo, etc... han supuesto para la tranquilidad y la moral de nuestros hombres del Ejército de Tierra, sabiendo además que, en el momento que fuese necesario, sus compañeros del Aire harían cualquier esfuerzo para posi-

cionar uno de sus aviones para traerlos a casa, como así ha ocurrido en diversas ocasiones.

Con una relativa tranquilidad en la aplicación de los acuerdos de paz, entró en escena el año 1997 con la decisión de continuar con nuestra presencia en la antigua Yugoslavia permaneciendo en la incertidumbre de ¿hasta cuando?. Estamos seguros de que España estará allí hasta que la paz se consolide, y con ello se cumpla el principal objetivo que nos impusimos desde el principio.

CIFRAS Y FELICITACIONES

Siendo conscientes de que las cifras no son un fiel reflejo de la realidad, es cierto que sirven al menos como un marco de referencia para medir un determinado esfuerzo. En el caso de la contribución del EA para



que la comunidad yugoslava viva en una relativa situación de calma, nos acercan a valorar esa labor desempeñada con denodado esfuerzo, entrega, valentía y dedicación. Así...

– Operación “SHARP GUARD”:
1.367 horas de vuelo

– Destacamento ICARO (Operaciones Deny Flight, Deliberate Force, Joint Endeavour, etc...) con un grado de disponibilidad operativa del 97%

• Casa-212 desplegado en Vicenza:
2.117 horas de vuelo

• Aviones F-18 del Grupo 15 y Ala 12:
9.116 horas de vuelo

• Aviones TK-10 (130-Hércules):
2.320 horas de vuelo

• Conducciones por los equipos TACP:
8.081 horas

– Operación ALFA-BRAVO (apoyo por el transporte aéreo a las fuerzas de superficie):
7.790 horas de vuelo

Como decíamos fácil de enumerar, pero de su realización con profesionalidad y eficacia nos hablan las numerosas felicitaciones recibidas por cuanto ha supuesto la aportación de las unidades del Ejército del Aire al esfuerzo compartido con las naciones aliadas por el bien de la paz sobre la antigua Yugoslavia. Entre otras muchas, caben mencionar las felicitaciones recibidas del Comandante Supremo Aliado en Europa (SACEUR), y del propio presidente de los Estados Unidos Bill Clinton.

Aparte de todo esto existe- como bien sabemos cuantos pertenecemos a las Fuerzas Armadas- la íntima satisfacción del deber no solo cumplido sino realizado con ese altruismo espléndidamente analizado por Cervantes. ¿Qué hemos aprendido?, esencialmente a que somos capaces de proyectar con eficacia, allá donde se

nos requiera, nuestro poder aéreo formando parte o no de cualquier coalición multinacional y demostrar sin ninguna duda que nos encontramos entre los mejores. También nos ha permitido hacer patente una vez más que el poder aéreo, sustentado por un conjunto de hombres y medios dotados de un elevado nivel de profesionalidad y con una tecnología de última generación, es capaz de resolver cualquier situación de conflicto obligando a los contendientes a entrar en un proceso de pacificación, argumentado en su enorme poder de disuasión

Un Ejército del Aire, sin que necesariamente tenga que ser masivamente numeroso, si está dotado de estos hombres y sistemas de armas de alta tecnología, será capaz de proyectar el nombre de España con la confianza y admiración como lo ha sabido hacer hasta ahora. ■