

# TACP en Besmayah

## Vida diaria en mitad de la nada

**ANTONIO PAREJA SANZ**  
*Comandante del Ejército del Aire*



*Entrada principal a la base*

### EL VIAJE, LA LLEGADA

Con el paso del tiempo y de los sucesivos relevos, y teniendo en cuenta que el equipo del Ejército del Aire permanece en zona unos tres meses, por los seis del resto del contingente terrestre, se intentó siempre aprovechar al máximo los vuelos fletados por el Ministerio de Defensa, ya sea con el propio cambio en bloque de personal del Ejército de Tierra o por algún vuelo de sostenimiento logístico con destino Bagdad. En ocasiones, también se ha optado por la solución, cuando no ha quedado más remedio, de tomar un vuelo comercial hasta la propia terminal civil de la capital iraquí. Este fue el caso la primera vez que fuimos en 2015, mientras que para el vigésimo relevo tuve la suerte de viajar en nuestro querido C-130 Hércules del Ala 31 por última vez, ya que el A400M de la misma unidad estaba presto a jubilar nuestros eternos T-10. Un montón de horas vía Sigonella (Sicilia) e Incirlik (Turquía), con mucho tiempo para pensar al viajar sin mi TACP, el cual ya se encontraba en ZO una semana atrás, pues una inoportuna lesión en mi muñeca me impidió ir con ellos en su vuelo, y a punto estuvo de costarme la misión de haberse fracturado como parecía inicialmente.

Una vez aterrizados en Bagdad, todo el personal militar era trasladado hasta el Baghdad Diplomatic Support

Center (BDSC), donde se solía estar al menos una noche y donde había también un importante contingente español que te recibía y depositaba, cuando tocaba, en el primer helitransporte a Besmayah. Todo el personal que estuvo en la base Gran Capitán entró y salió de la misma por este medio, en los primeros relevos exclusivamente con aeronaves estadounidenses, uniéndose posteriormente aparatos de las fuerzas aeromóviles del ET (FAMET), que desplegaron sus CH-47 Chinook y sus AS532 Cougar y que han hecho innumerables vuelos desde su base en Taji por todo el territorio iraquí, teniendo siempre un trato exquisito con el personal del Ejército del Aire.

Llegar a Besmayah, en mi caso particular, fue muy diferente en los dos relevos en los que participé con cuatro años de diferencia. En el primer caso, se volaba exclusivamente de noche y, como digo, con helicópteros del US Army, mientras que a finales de 2019 ya era posible viajar de día y con medios propios españoles. En ambos casos, al final del camino se encontraba el TACP del Ejército del Aire, responsable último de que las aeronaves tomaran con seguridad y con el control táctico adecuado en la zona de aterrizaje de helicópteros (HLZ) de Besmayah.



Acceso a HLZ y zona del TACP

### LA VIDA EN LA BASE GRAN CAPITÁN Y CON EL EJÉRCITO DE TIERRA

El campo de entrenamiento conocido como Besmayah Range Complex ya era utilizado por el ejército iraquí en la época de Sadam Hussein y, tras la entrada de los estadounidenses en 2003, fue remodelado por ellos en 2007 para utilizarlo como campo propio de entrenamiento y, posteriormente, para las propias fuerzas iraquíes. Por poner un ejemplo, sería el equivalente al CENAD San Gregorio o Chinchilla que emplea habitualmente nuestro ET, aunque con la diferencia de que incluye un campo de tiro también para lanzamiento de armamento aéreo, cosa de la que España solo dispone en el polígono de tiro de las Bardenas Reales.

En medio de este inmenso centro de adiestramiento absolutamente plano, donde las máximas elevaciones son los propios merlones defensivos de los distintos cuarteles, es donde se ubicaba la base Gran Capitán. Se encontraba (y encuentra, aunque con otro nombre de seguro) literalmente en mitad de la nada, teniendo como vecinas a varias unidades de enseñanza de las fuerzas armadas de Irak con las que el contingente terrestre siempre tuvo mucha relación por los diferentes cursos que los españoles impartieron allí. En ocasiones, te pa-

recía estar en una de esas viejas películas de Hollywood donde un puñado de soldados están en un fuerte con empalizadas de madera rodeados de tribus indígenas.

Nada tiene que ver la vida en Besmayah al finalizar las operaciones en verano de 2020 con lo que se encontraron los españoles que llegaron para ocupar la base por vez primera aquel lejano febrero de 2015. Mis dos misiones como JTAC, a nivel de vida diaria, fueron realmente dispares, hay que reconocer que la mejoría fue sustancial de una a otra. Lluvias torrenciales nos recibieron en octubre de 2015, inundando completamente la planicie donde se hallaba la base, haciendo las condiciones de vida aún más precarias de lo que ya eran. Entonces las mejoras llegaban con cuentagotas, todo era bastante provisional, como es lógico al empezar una misión. El reto logístico era de gran magnitud por lo complicado del tránsito por Irak en una época en la que el ISIS se había expandido por gran parte del país, sobre todo por el norte, y donde Bagdad era un lugar habitual de ataques y atentados. Sin embargo, las instalaciones y servicios eran claramente mejorables y en ello han estado en los últimos años los ingenieros del ET, los cuales hicieron un trabajo inconmensurable para dotar de infraestructuras más que decentes a la base. A mi llegada a Besmayah en diciembre de 2019,

la base presentaba un excelente aspecto y la vida diaria mejoró por la variedad y calidad de servicios, lo que hizo la misión muy llevadera pese a su intrínseca dureza.

Al llegar a la base siempre te recibía, como ya se indicó, el TACP, pues era la agencia de control encargada del espacio aéreo de Besmayah y la única unidad autorizada a moverse libremente por la HLZ durante las operaciones aéreas. Inicialmente, todos los vuelos eran nocturnos para minimizar las amenazas provenientes de tierra, lo que suponía esperar a veces largas horas en la zona de aterrizaje. Los helicópteros de transporte norteamericanos (CH-47 Chinook o UH-60

Blackhawk) siempre eran precedidos por los AH-64 Apache de ataque, que contactaban con el TACP para comprobar la situación. Sus tripulaciones, allá arriba, eran realmente agradables y simpáticas cuando te llamaban, llegando a veces a preguntarnos por nuestras familias o desearnos lo mejor en la Navidad o Año Nuevo.

En los inicios la información aeronáutica en tiempo real era escasa, únicamente teníamos noticia de los movimientos aéreos por el chat táctico que nos proporcionaba el US Army, el cual en ocasiones no era actualizado. Más de una vez, a altas horas de la madrugada, nos avisaban de la cancelación de



un vuelo, lo cual era bastante frustrante, aunque se ha ido puliendo con el paso de los sucesivos contingentes. Además, al estar la sede del TACP algo lejos de la HLZ en los primeros relevos, esto implicaba carreras cargados de equipo por la noche en unas calles sin asfaltar y llenas de barro cuando se recibía la llamada por radio de los helicópteros. Gracias a Dios, esto se subsanó en posteriores relevos al trasladarse las oficinas de nuestra unidad justo al lado de la helisuperficie y crearse la figura del S3-Aire, un oficial, usualmente de las FAMET, el cual nos mantenía siempre informados de los detalles de los vuelos y si se cancelaban o no, facilitando mu-

cho nuestra labor. No obstante, ya en 2020 prácticamente el 90% de los vuelos recepcionados por los zapadores paracaidistas fueron diurnos tras el descenso de la amenaza de la insurgencia del ISIS (de orientación sunnita), aunque las milicias proiraníes (de corte chiita) comenzaron a insistir en la marcha de la Coalición y dieron algún que otro problema, como luego veremos.

Un día normal del TACP comenzaba temprano, hacia las 07:00, aunque podía variar dependiendo de los vuelos programados u otras actividades como tiro o CAS. En el primer caso el entrenamiento era habitual y se dispusieron de

*Llegada de helicópteros Griffon canadienses a la HLZ Besmayah*





Mural en oficina del TACP

bastantes sesiones de tiro, bien por nuestra cuenta, bien en compañía de nuestros hermanos del GAR de la Guardia Civil. Y, en el segundo, se tuvo la oportunidad de adiestrarse de manera habitual, como veremos luego.

Pero siguiendo con el día a día, tras despertar en nuestro *corimec*, el aseo y el desayuno en el comedor de la base, era el turno de la práctica deportiva, siempre dirigida y con el fin de mantener en forma al equipo y utilizarla como una actividad grupal en el que la superación y la intensidad estaban a la orden del día. Si el trabajo se ha hecho bien en España y el grupo está hecho, este tipo de actividades no hace sino reforzar la unión del propio equipo y mantener sanamente motivado al mismo. En este sentido se me hizo notar muchas veces en ambas ocasiones, por parte del personal del Ejército, lo unido que parecía siempre el TACP, y es que en cualquier misión los miembros del EZA-PAC van juntos siempre a todos lados, como una familia, lo que incluye el propio deporte, las comidas y resto de actividades en las que se puede incurrir. Allá por 2015 el equipo disponía de un único dormitorio para los cinco componentes, pero ya pronto se asignaron sendos *corimec* donde se repartió el equipo, normalmente el JTAC y el suboficial ayudante en uno y los otros tres zapadores en el de al lado. Estos contenedores estaban unidos unos a otros formando calles lo que te hacía tener, en esos momentos de asueto, no compañeros sino incluso vecinos. Al final de las calles se encontraban los aseos y duchas junto

con los lugares donde se depositaban las botellas de agua potable para consumo particular. La oficina del TACP se hallaba justo enfrente de la entrada a esta calle donde se hallaban nuestros alojamientos, y ambas dependencias se encontraban a unos puñados de metros de la entrada a la HLZ, lo que hacía muy cómoda la vida diaria y las esperas previas a las llamadas de las tripulaciones aéreas.

Nunca me cansaré de repetir la importancia de crear sentido de pertenencia para tener una misión lo mejor posible donde todos tienen su hueco y aportan al bien último que



Plaza de España en la base Gran Capitán en febrero de 2020. (Imagen: Alfonso Cortés Pinilla)

es el éxito de la tarea encomendada y representar a España y al Ejército del Aire. Además de no dejar nadie atrás, en tantos meses fuera de casa hay momentos mejores y momentos peores, y el grupo hace que se sobrelleven de manera más sencilla. Sin embargo, y enlazando con lo dicho anteriormente sin ser contradictorio, es importante asimismo el dejar tiempo libre, afortunadamente da para todo en misiones de 24/7. Como buenos españoles, la sobremesa y la siesta, si el trabajo lo permitía, eran habituales.

El resto de la vida en la base no difería con lo que puede ser cualquier otro destacamento similar que ha tenido el EA, especialmente los de Afganistán, estando cubiertas las necesidades básicas. Tiempo hay para todo y se emplea para leer, ver esas películas o series que no puedes en España por falta de horas, estudiar idiomas aprovechando al personal extranjero de la base o repasar procedimientos y preparar *briefings* o reuniones.

Por otro lado, y como jefe de unidad (el TACP lo era), el contacto con la Plana Mayor y Jefatura de la base era constante, tanto a nivel operativo como para cualquier tipo de acto, visita o evento. Mi experiencia con el personal del Ejército de Tierra, tanto con los compañeros de la Brigada Paracaidista en 2015 como con los componentes de la Brigada Extremadura XI en 2016 y 2019-20 fue muy buena y siempre se me transmitió el cariño y el respe-



Miembros del TACP equipándose para una misión

to por las fuerzas especiales del Ejército del Aire. Diariamente, el jefe del TACP era convocado al punto de situación que presidía el coronel jefe de la base Gran Capitán, en el cual se ofrecían las novedades de las distintas unidades desplegadas y era una buena ocasión para socializar con el contingente y conocer un poco más la forma de trabajar de nuestros compañeros de armas. Aún hoy se mantiene la amistad con algunos de ellos y, en no pocas ocasiones, han surgido abrazos espontáneos cuando nos hemos encontrado en otras



CH-47 Chinook del US Army tomando para un ejercicio. (Imagen: Alfonso Cortés Pinilla)



*Era habitual contar con el TACP para apoyar los cursos que impartían los españoles a los iraquíes. (Imagen: Alfonso Cortés Pinilla)*

situaciones como reuniones o ejercicios conjuntos ya en territorio nacional. El respeto y el buen trato siempre fueron mutuos, al menos en mi experiencia particular.

En ambas ocasiones, nos tocó pasar la Navidad y Año Nuevo en Irak. Si ya de por sí son fechas emotivas estando en casa, fuera de ella lo es mucho más, como cualquiera que lo haya pasado conoce, y no son pocos en los diversos destacamentos aéreos repartidos por



*Ejercicio de tiro en Besmayah con FN Herstal P90*

todo el mundo a lo largo de las últimas décadas. Sin embargo, para estos casos los españoles somos muy imaginativos y enseguida improvisamos una celebración sencilla pero emotiva, parca en lujos pero rica en unión y camaradería. Es simplemente increíble lo poco que se necesita para sentirte más cerca de tu país y de tus seres queridos y darte cuenta de lo maravillosa que es la nación de la que formamos parte y por la que merece la pena tantos sacrificios, principalmente a nivel personal, que los militares voluntariamente realizamos un día sí y al otro también.

Además de con el contingente nacional del ET, que siempre nos trató de manera excepcional, a lo largo de los años ha habido representaciones más o menos permanentes de otras naciones de las OTAN, fundamentalmente Estados Unidos, Canadá, Reino Unido y Portugal. Por nuestro puesto como agencia de control en Besmayah, tuvimos mucha relación con todos ellos, principalmente con los norteamericanos, los cuales nos proporcionaban las claves para nuestras radios Harris para poder trabajar con los medios aéreos de manera segura. Las otras tres naciones se implicaron más en áreas de entrenamiento de los iraquíes, impartiendo instrucción de manera habitual. También era diario el tránsito de helicópteros canadienses del modelo Bell CH-146 Griffon, en este caso formando parte de la misión de la OTAN en Irak, la cual se desarrolló de manera paralela a la OIR. Además, con carácter puntual se podía ver militares de Hungría, Italia, Noruega o Francia, entre otros. ■