

Primera misión en la campaña aérea de Kosovo

BAYARDO ABOS ALVAREZ-BUIZA
Capitán de Aviación

Al cumplirse el segundo aniversario del final de la llamada "Campaña Aérea de Kosovo", vuelven a mi memoria aquellos momentos vividos en Aviano y, echando la vista atrás, he comprobado que no se ha escrito mucho sobre este importante capítulo en la historia de nuestro Ejército del Aire. Aunque mi idea de escribir un artículo en esta revista surgió al poco del término del conflicto, no me decidí a hacerlo porque se barajó la posibilidad de escribir un amplio dossier en la Revista Aeronáutica y Astronáutica.

Mi intención no es opinar sobre el conflicto ni discutir sobre los porcentajes de aciertos o fallos. Simplemente voy a relatar los hechos tal y como sucedieron, así como las sensaciones y experiencias vividas por un piloto que participó en la primera misión de ataque la noche del 24 de marzo de 1999.

LOS DIAS PREVIOS

El 25 de febrero aterrizábamos en la Base de Aviano un grupo de pilotos del 121 Escuadrón que veníamos a relevar a nuestros compañeros que llevaban ya un mes en Aviano. Todo parecía estar como siempre, como en anteriores ocasiones; sin embargo, la situación en la base y en el destacamento español (ICARO) era bien distinta a otras veces.

Para situar al lector, digamos que por aquellos días ya había tenido lugar en Rambouillet la primera ronda de conversaciones entre las partes en conflicto, por un lado los líderes kosovares y por otro el gobierno de la República Federal de Yugoslavia.

La vida en el destacamento era aparentemente normal, pero en la mente de todos estaba la idea de tener que tomar parte en el conflicto si llegaba el momento. Ante esa posibilidad, cada día más cercana, nos fuimos preparando a conciencia más allá de lo exigible. Las jornadas en la base superaban ampliamente las doce horas de trabajo. Repasábamos una y otra vez las características de nuestros potenciales enemigos como los SAM-9, SAM-6,



SAM-2 y SAM-3 así como la amenaza aérea de los MIG-29, MIG-21, ORAO, GALEB, etc.

Aprendimos de memoria los procedimientos estandarizados para la operación (SPINS), las reglas de enganche (ROEs), el plan de evasión (EPA) por si fuésemos derribados y, en definitiva, todo lo necesario para salir a volar cualquier tipo de misión que nos pudiesen encomendar.

A mediados de marzo fui al CAOC de Vicenza como representante de mi unidad (UNITREP). Para el profano, conviene explicar que el UNITREP es un piloto del escuadrón que en ese momento se encuentra en Aviano. Su misión es la de servir de enlace entre su unidad y el CAOC, que es donde se programan las diferentes misiones sobre el Teatro de Operaciones y, en definitiva, donde se coordinan y controlan las operaciones en curso.

El ambiente en el CAOC también era distinto a otras veces. La tensión y el nerviosismo eran evidentes. La actividad frenética por los pasillos y en las células de Inteligencia y Targeting hacían presentir que el comienzo del conflicto era cuestión de días.

Esa semana que estuve en Vicenza coincidió con la segunda ronda de conversaciones en Rambouillet que fue un rotundo fracaso. El Grupo de Contacto, compuesto por Estados Unidos, Rusia, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, presentó un Docu-



Rodando para despegue.

mento de Acuerdo que los kosovares firmaron pero que el gobierno de la República Federal de Yugoslavia no sólo se negó a firmar, sino que comenzó una brutal represión contra el Ejército de Liberación de Kosovo (UCK), provocando la huida del pueblo albanano-kosovar.

Tras unos días en el CAOC de Vicenza volví a Aviano el sábado 19 de marzo. Ahora sí que la base parecía otra. En pocos días desplegaron gran cantidad de aviones que antes no estaban: F-15, F-117, más F-16 americanos, A-10, más F-18 canadienses, F-16 portugueses y muchos cisternas. Pe-

ro aparte de los aviones, la sorpresa que me aguardaba era otra bien distinta.

Nuestro jefe de escuadrón había designado a los dos pilotos que volarían la primera misión en caso de iniciarse el conflicto y yo, que todavía era teniente, estaba en la corta lista. Cuando me lo dijeron no me lo creí. Por un lado me alegré, pero por otro lado sentí sobre mí el peso de la responsabilidad que una misión así conlleva. No había tenido tiempo de asimilarlo cuando el día 22 de marzo el Secretario General de la OTAN autorizaba la intervención de la Alianza. Ya no había vuelta atrás. Era cuestión de horas.

Recuerdo que la noche del martes 23 de marzo fue interminable. No dejaba de ver la televisión del hotel donde dormíamos para ver las últimas noticias. Me pasaba todo el tiempo pensando si seríamos capaces de entrar en Serbia y salir de allí sin sufrir daños.

A las 1:15 de la noche una llamada interrumpió nuestro descanso. El jefe de la primera misión de la OTAN nos llamó para ir a la base. Nos reunió en la sala de planea-

miento para repasar todo lo referente a la misión, que ya habíamos planeado días antes. Nos asignó los objetivos a todas las formaciones y sobre las 3:30 de la madrugada dijo: "Ya hemos recibido la orden y mañana 24 de marzo saldremos a volar. Descansen bien esta noche que mañana será un día muy largo".

Cuando volvíamos al hotel a eso de las 4 de la madrugada, no hablábamos. La responsabilidad, el nerviosismo y el miedo se apoderaron de nosotros. Aquella noche en la habitación del hotel fue, sin lugar a dudas, la peor de mi vida. Me sentí muy solo. La posibilidad de no volver de aquella misión y no ver más a mi familia me rondaba por la cabeza y hacía difícil conciliar el sueño. No sabíamos cómo reaccionarían los serbios ante nuestro ataque y si nos responderían con todo su potencial defensivo que sí conocíamos y que representaba el verdadero peligro al que nos íbamos a enfrentar al día siguiente.

MERC-71

Sobre las 13:30 del día 24 salíamos del hotel después de haber dormido unas horas. Fuimos a la base a comer y a preparar las últimas cosas antes del briefing. Recuerdo que todo el personal del destacamento nos miraba tratando de darnos ánimo.

Nuestros compañeros de escuadrón nos habían preparado todo el trabajo que íbamos a necesitar para el vuelo: mapas, piernógrafo, memory units, cálculos de combustible, etc. para que nosotros, una vez supervisado este material, nos concentráramos sólo en el vuelo y en cumplir con éxito la misión. El Package Commander o jefe de toda la misión, un teniente coronel de la USAF, nos citó a las 17:30 para dar el briefing final en el 555 Escuadrón de los F-16 americanos. Todos los miembros de la formación llegamos puntuales. Éramos unos 25 pilotos que representábamos a los F-15C, F-16CG, F-15E, F-16CJ y A-6 americanos, a los Tornados alemanes, a los Mirage 2000 franceses, a los F-18 canadienses y nosotros, a los F-18 españoles.

El briefing fue minucioso. No podía quedarse nada en el tintero y todas las dudas quedaron resueltas. Cuando terminamos nos mandaron a todos ponernos en pie y entró en la sala el General Leaf. Nos dio un pequeño discurso que terminó con estas palabras: *"Caballeros, quiero que sepan que esta noche el mundo estará pendiente de ustedes y que del desarrollo de esta primera misión dependerá el curso de la guerra y de la Historia"*. Aquellas palabras se me quedaron grabadas y aún hoy al recordarlas se me ponen los pelos de punta.

Volvimos a nuestra célula de Inteligencia para recibir la última información sobre los asentamientos de misiles SAM y del despliegue de aviones serbios. También dimos nuestro briefing de pareja y repasamos los procedimientos a seguir durante la fase de ataque al objetivo que nos habían fijado: una Base Aérea, y más concretamente para nosotros, los depósitos de combustible enterrados y su estación surtidora.

No hubo tiempo para más. A las 19:00 nos fuimos a los aviones.

La tensión acumulada en los dos días anteriores y los nervios se me quitaron en el momento en que me subí a mi F-18, más concretamente el C15-64. La confianza en mi avión era total. Sabía que entre mis manos llevaba uno de los mejores aviones para poder entrar en Serbia, poner las bombas en el objetivo y volver a casa sin daños.

Cuando rodamos, todo el personal del destacamento salió a las calles de rodaje para desearnos suerte y sobre las 20:00 despegamos de Aviano.

PRIMER SUSTO

Después de una hora de vuelo por el Adriático, nos íbamos acercando a la costa de Montenegro. Ya era totalmente de noche y volábamos en formación táctica con las luces de formación. Íbamos muy atentos mirando al mar, ya que había amenaza de SAM-8 embarcados cerca de la costa montenegrina. Nos dirigíamos a Macedonia, que era donde estaba nuestra cisterna, para llenar el avión de combustible. De repente, justo debajo de nosotros, un intenso foganazo



A las 19:00 nos fuimos a los aviones.

iluminó todo el mar Adriático y vimos como un misil subía hacia nuestros aviones. Por unos segundos los dos nos quedamos callados. No dábamos crédito a lo que veíamos. No habíamos entrado todavía en territorio enemigo y ya nos estaban disparando. Tras unos segundos de confusión hicimos una rotura fuerte con chaff y vimos que el misil empezaba a virar dirigiéndose hacia el interior de Serbia por Montenegro. Se trataba de misiles Tomahawk que se dirigían a puntos vitales de la defensa serbia y que hacían su ataque una hora antes que el nuestro.

Después del susto continuamos hacia Macedonia donde llenamos los aviones con el cisterna que teníamos para nosotros solos. Con todas las luces apagadas sólo podíamos ver la cesta del cisterna con la pequeña luz de nuestra percha. Allí miré a mi inercial que me decía que estábamos a 540 millas de Aviano. Desde allí nos dirigimos a nuestra espera en Albania hasta la hora de Push. Los cruces con otros aviones eran continuos. La concentración era fundamental en aquellos momentos, ya que los próximos 15 minutos de vuelo serían, sin duda, los más importantes de mi carrera profesional.

Delante de nosotros habían salido los F-15 de OCA (operaciones contra áreas ofensivas) para dejar libre



Ya no había marcha atrás.

la zona de posibles aviones serbios y el AWACS (MAGIC) no tardó en pasar contactos de aviones despegando de Batanica y Prístina. La batalla aérea había comenzado. Inmediatamente los aviones de OCA abandonaron sus órbitas de CAP (Patrulla Aérea de Combate) y acometieron a los enemigos que venían hacia el paquete de ataque. Por la radio podíamos escuchar los FOX-III (lanzamientos de misiles AMRAAM) y sobre todo lo que más me impresionaba era ver los misiles volar en la oscuridad de la noche. Todo esto que estaba pasando a unas pocas millas de nosotros no era el ejercicio NOMAD. No era tampoco el RED FLAG o el TLP. Lo que allí estaba ocurriendo era guerra real.

Llegó el momento y comenzamos la ruta. Era nuestro turno. Para dar por cumplida la misión debíamos batir los objetivos asignados y volver todos a casa. Cuando abandoné mi espera no me podía creer lo que estaba pasando: hace tres años y medio estaba en la Academia cantando "Aquí la más principal hazaña es obedecer..." y ahora me encontraba volando una misión de guerra muy lejos de mi país.

Durante la ruta hacia el objetivo íbamos escuchando por la radio cómo los F-15 disparaban y derribaban aviones serbios. También oíamos las llamadas

de "MAGNUM", o lo que es lo mismo, los disparos de misiles antirradiación HARM en preventivo que hacían los TORNADOS alemanes y los F-16CJ americanos. Estos misiles eran los que iban a cubrirnos durante el ataque en caso de que las baterías de misiles SAM encendieran sus radares ya que nos íbamos a meter en dos anillos de SAM-6 y uno de SAM-3.

Mi mayor preocupación en esos momentos era volar exactamente la ruta planeada y a mi altura. Un desvío de la misma podría ser fatal, ya que tanto la batalla aérea como el vuelo de los HARM estaban ocurriendo muy cerca de nosotros. La perturbación de nuestras comunicaciones era continua y en algunos momentos no podíamos escuchar las indicaciones de MAGIC y casi entre nosotros. Cuando aún no había entrado en territorio de Montenegro comenzaron a aparecer en mi alertador indicaciones de artillería antiaérea, pero volábamos fuera de su alcance en altura. Eso sí, al sacar la cabeza fuera se podían ver las trazadoras unas millas por delante de nosotros. Más tarde mi alertador me indicó que un avión me había bloqueado con su radar en PDI. Esto podía ser una indicación de misil en vuelo hacia mi avión. Además, cuando saqué la cabeza y miré hacia las dos, que era donde el alertador me indicaba, vi el motor cohete de un misil. Tardé un par de segundos en computar todo lo que estaba sucediendo y comencé a reaccionar con chaff y maniobras evasivas sin poder discernir si aquel misil venía hacia mí o si, por el contrario, se alejaba. Al cabo de pocos segundos el motor del cohete del misil se apagó, con lo que ahora ni siquiera lo podía ver, pero mi alertador seguía indicando que alguien me tenía bloqueado en PDI con su radar. Confiando en mis maniobras y en los perturbadores de mi avión, esperaba que ese maldito misil no hiciese impacto sobre mí. Finalmente así fue, pero fue un minuto y medio muy largo. Nunca pude confirmar si el misil iba para mí, pero se dieron muchas coincidencias como para descartar esa posibilidad ya que todos los aviones que nos defendían de los Mig serbios conocían nuestra ruta de ataque y nuestras alturas en todo momento.

Me incorporé de nuevo a la ruta y mi compañero Manuel, que iba un minuto delante de mí, cantó por la radio "Objetivo a la vista". Yo me encontraba en esos momentos a unas 18 millas del objetivo recuperándome del susto anterior. Los A-6 de guerra electrónica nos dijeron que había dos baterías de SAM-6 activas y disparando misiles. Esto era de suponer, ya que entrábamos en los anillos de SAM-6 y uno de SAM-3. Manuel me cantó "Bombas fuera" y en aquellos momentos yo ya podía ver el objetivo en el FLIR. De nuevo mi alertador me indicó que me estaban iluminando. En esta ocasión era un SAM-6. Reaccioné otra vez con maniobras y chaff. De nuevo el corazón se me puso a unas 180 pulsaciones. Casi me vi obligado a abortar el ataque para defenderme ya que la indicación no se iba del alertador. A los diez segundos desapareció y me metí de nuevo en la ruta final

para el ataque. Y en mi pantalla del FLIR vi cómo las bombas de mi compañero impactaban en el objetivo. Había llegado la hora y me tocaba hacer lo mismo a mí. Debido a la proximidad de nuestros objetivos, cuando sus bombas explotaron y debido al humo, mi objetivo se veía algo mal, pero se podía identificar. Repasé por última vez los procedimientos para el ataque y con el objetivo a la vista y positivamente identificado lancé las dos GBU-16 que llevaba. Es impresionante cómo se mueve el avión cuando se sueltan las dos bombas juntas. Tanto es así que creí que me habían dado con un SAM. Tras unos segundos de iluminación las bombas hicieron impacto en el objetivo. Mi máxima preocupación en esos momentos era salir de allí lo más rápido posible ya que estaba dentro de un anillo de SAM-6. El gran incendio que se originó con el impacto de las bombas fue muy espectacular. En la oscuridad de la noche podía verse casi por completo la base aérea por los fogonazos de las bombas de las distintas formaciones que íbamos atacando secuencialmente.

Tras unos minutos de máxima tensión volando a 0,95 Mach salimos de territorio serbio. La misión había terminado. Sólo nos quedaba volver a Aviano con nuestros aviones, lo que suponía una hora más de vuelo. Yo iba como flotando. Dejaba que mi avión me llevara sobre el Adriático rumbo a casa. Después de la gran descarga de adrenalina que habíamos soportado durante todo el vuelo pasamos a un estado de tranquilidad y relajación. Volábamos en silencio, analizando cada segundo de la misión que acabábamos de completar, y sintiendo eso que tantas veces hemos escuchado en muchos discursos: la íntima satisfacción del deber cumplido. Después de media hora volando por el mar Adriático, interrumpimos nuestro silencio para llamar a PAVON (Centro de Operaciones del Destacamento) y dar las novedades al teniente coronel Simon y a todos nuestros compañeros que esperaban impacientes tener noticias nuestras.

Cuando quisimos darnos cuenta, estábamos aterrizando en Aviano. Eran las 11:30 de la noche y ahora sí que la misión había terminado. No olvidaré nunca el recibimiento de la gente en la base. Todo el mundo nos esperaba a pie de avión. Pilotos, mecánicos, armeros, personal de la EADA, de inteligencia, todo el destacamento al completo salió a recibirnos. La tensión que habíamos acumulado durante el vuelo se descargó con abrazos, gritos y un par de cervezas.

Aquella noche del 24 de marzo comenzó la primera intervención armada de la OTAN contra un país soberano desde 1949, año en que la Alianza fue fundada. Y, lo que es más importante, desde el primer día de campaña hasta el último, aviones de nuestro Ejército del Aire tomaron parte en todo tipo de misiones, tanto en su planeamiento como en su ejecución.

Reseñar por último que aquella noche se derribaron varios MIG-29 y MIG-21, las baterías dispararon

más de 20 SAM-6 y SAM-3 además de mucha artillería anti-aérea contra los aviones de la Alianza.

Después pude volar cuatro misiones más a lo largo de los tres meses que duró la operación, pero ninguna de ellas se pareció a esta primera que sin duda fue y será la misión más importante y emotiva de mi carrera aeronáutica.

LOS TENIENTES Y LOS CHINOS...

Quién no ha oído alguna vez expresiones como éstas: "los tenientes y los chinos no hacen más que desatinos", o "tenientes de mierda, valga la redundancia". Frases como éstas son habituales en la vida diaria de un escuadrón de Fuerzas Aéreas. Todo el mundo las conoce, sobre todo los tenientes que son los que las sufren. Lo que posiblemente no sepa mucha gente es que las tres primeras misiones de la guerra, los días 24, 25 y 27 de marzo de 1999 las volamos tres tenientes. Sí, tres tenientes de esos de la redundancia y los desatinos.

Con esto quiero decir dos cosas. Por un lado a los tenientes, que aprovechen el tiempo al máximo en las unidades, que estudien su avión y sus sistemas, que aprendan de los capitanes antiguos y que no se escuden nunca en su falta de experiencia porque puede llegar el día en que, sin previo aviso, se encuentren volando en una misión de guerra al lado de su jefe.

Por otro lado, a los jefes de escuadrón, que se preocupen mucho de la instrucción de sus jóvenes tenientes. Que no se acuerden de ellos sólo para los cursos de supervivencia en tierra o mar y para ser controlador naval o en Bardenas. Que los preparen para cualquier tipo de misión y que, una vez instruidos, depositen en ellos su confianza. Seguramente que hace unos años hubiera sido inconcebible pensar que las tres primeras misiones de la guerra las volasen tres tenientes.

Desde aquí agradezco públicamente a mis jefes, los comandantes Merino y Pinilla, por la instrucción que nos dieron y por la confianza que depositaron en nosotros, sin la cual nunca hubiésemos volado en este conflicto.

Por último aprovecho la ocasión que me brinda la Revista Aeronáutica para decirle a mis compañeros del ALA-12 y del GRUPO-15 que pertenecemos a ese reducido grupo de pilotos que hemos tenido el gran privilegio de entrar en combate y que aunque el destino, la suerte o quizás los avatares políticos nos hayan distinguido a unos con el color azul y a otros con el rojo, nosotros sabemos que todos cumplimos con la misma abnegación las misiones encomendadas. Todos por igual pusimos en juego nuestra vida al servicio de nuestra Patria. Todos fuimos la punta de lanza del Ejército del Aire y todos sentimos en aquellas frías noches sobre el cielo de Serbia lo más bonito que puede sentir un piloto militar: la íntima satisfacción del deber cumplido. ■