



USAF Photo

La hora H de la operación *Desert Storm*

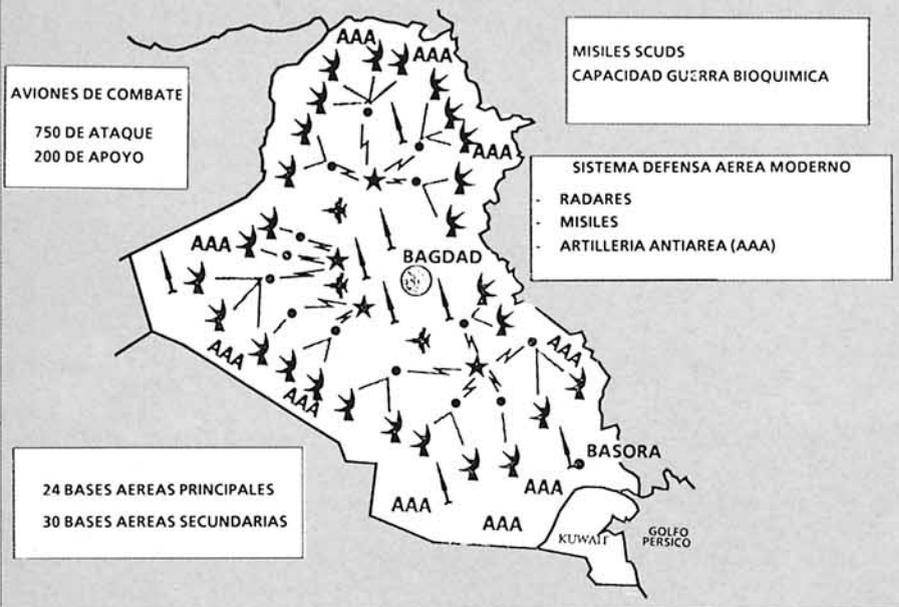
JOSÉ SANCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación

EL 29 de noviembre de 1990 las Naciones Unidas habían aprobado la Resolución 678, por la que se autorizaba el empleo de la fuerza para expulsar a las fuerzas iraquíes de Kuwait, si estas no habían abandonado el emirato el 15 de enero de 1991. El 9 de enero el Secretario de Estado norteamericano James Baker y el Ministro iraquí de Asuntos Exteriores Tariq Aziz se reunieron en Ginebra para intentar detener la confrontación militar que se acon-

naba, pero el diplomático de Bagdad rehusó entregar a Sadam Hussein un mensaje personal del presidente Bush. Tres días más tarde, el Congreso de los Estados Unidos aprobaba el uso de la fuerza y transcurridas las cero horas del 16 de enero sin que se produjese evidencia alguna de que Iraq iniciase su retirada de Kuwait, el presidente norteamericano firmaba una Directiva de Seguridad Nacional autorizando la acción militar.

Atardecer del día 16 de enero. El sol rápidamente se esconde tras las dunas del desierto. En la base aérea de Dhahran, en el pabellón de oficiales los pilotos de los Tornado británicos bromean mientras escuchan la emisora norteamericana CNN que transmite desde Bagdad. Suena el teléfono, "¿Pueden ustedes venir?", era la voz del oficial de operaciones del escuadrón. El jefe de la unidad recordaría más tarde con emoción, que en aquel momento sus piernas temblaban mien-

AMENAZA AEREA IRAQUI



SITUACION IRAQUI (ANTES DE LA HORA H)



tras comenzaba a poner en marcha su motocicleta y que no acertaba a manejar con la rapidez acostumbrada el cambio de velocidades del vehículo.

A la misma hora las tripulaciones de los aviones cisterna Victor de la RAF recibían telefónicamente un mensaje en clave: "El correo está aquí". Era la señal de que el momento tan largamente esperado había lle-

gado. En las bases aéreas de la Coalición se inicia una febril actividad, millares de mecánicos y técnicos comienzan la inspección prevuelo de centenares de cazabombarderos y aviones de apoyo que van a participar en el primer ataque aéreo contra las fuerzas iraquíes. Simultáneamente, decenas de pilotos reciben las instrucciones sobre los objetivos asigna-

dos, últimas informaciones del enemigo y los partes meteorológicos. Antes de dirigirse a sus aviones han de cumplir con la parte más sentimental y emocional del ritual, entregar sus pertenencias personales, incluidos anillos, alianzas y cualquier documento que pueda ser de interés, excepto su tarjeta de identidad en la que solamente consta su nombre, empleo y número de identificación. A los pilotos británicos se les hacen dos entregas especiales, 800 libras esterlinas en oro para negociar con las tribus locales su huida a las líneas aliadas en caso de ser derribado y un pagaré por valor de 5.000 libras, escrito en árabe, que su gobierno se compromete a abonar a quién devuelva sano y salvo a cualquier piloto aliado.

Es ya media noche. Una calma y tranquilidad aparentes se extiende a lo largo de la frontera entre Iraq y Arabia Saudita. Tres patrullas aéreas de combate de cazas de superioridad F-15C sobrevuelan el espacio aéreo saudita dentro del alcance del radar iraquí, con la rutina y normalidad que han venido realizando durante las semanas anteriores, mientras tres aviones de alerta previa AWACS escudriñan el cielo y el territorio de Iraq.

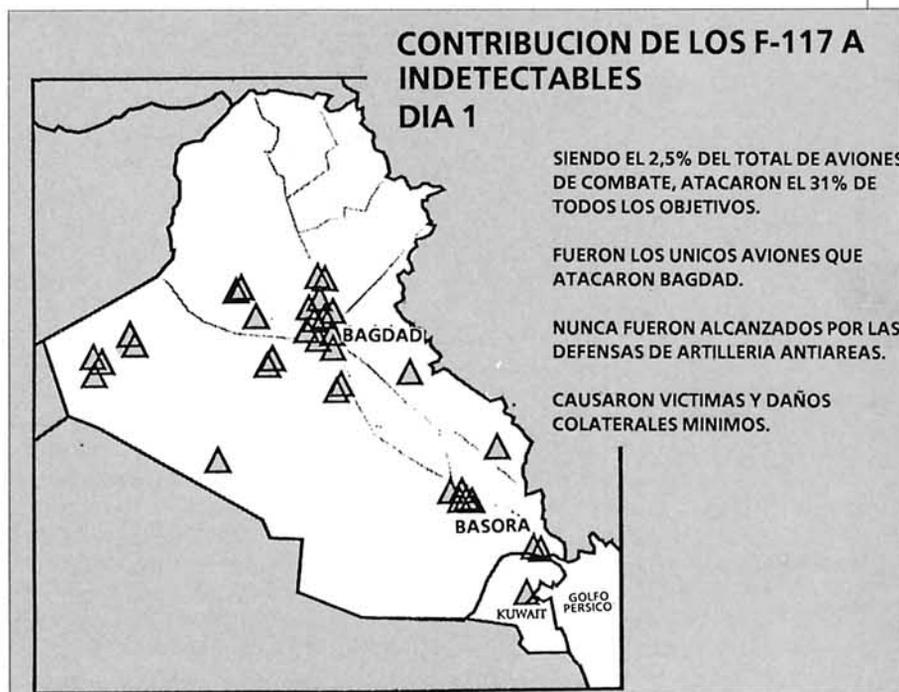
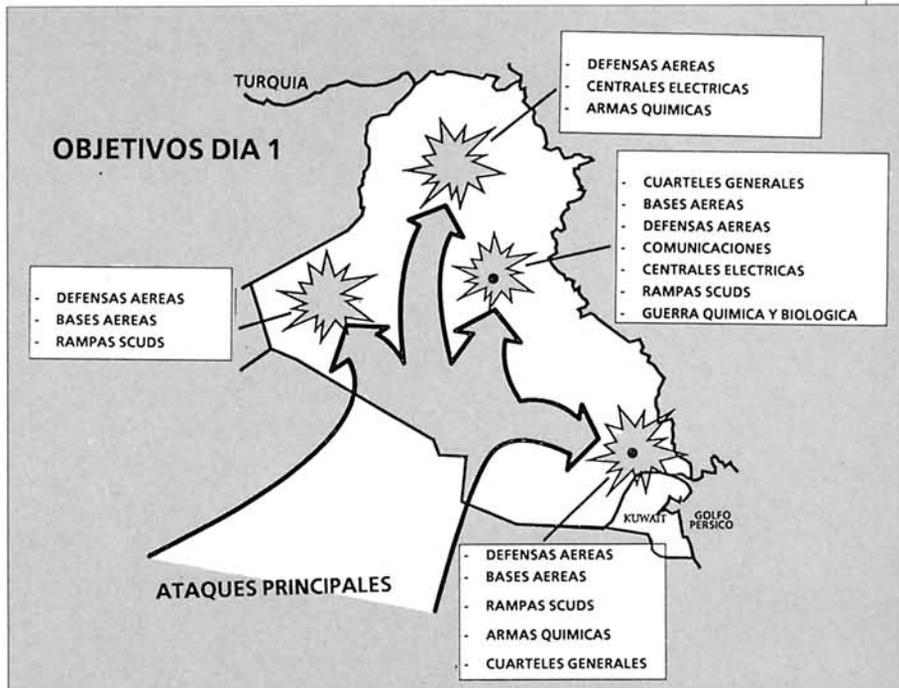
Más de 160 aviones cisterna han despegado y se sitúan en las zonas previstas fuera de la línea de detección radar de Iraq para repostar a los centenares de cazabombarderos que van a entrar en acción. En el suelo, los pilotos de los cazas se encuentran en sus cabinas a la espera de la orden de poner en marcha sus motores. Han de cruzar la frontera iraquí a las 03:00 horas que ha sido fijada como hora H. El ataque se va a efectuar de noche, para obtener la sorpresa y a alturas de unos 50 metros o menos gracias a la capacidad tecnológica de sus aviones. Sentimientos y pensamientos múltiples y encontrados llenan el corazón y la mente de las tripulaciones, pero el tiempo transcurre con rapidez. De inmediato llega la orden de entrar en acción.

Cerca de 700 cazabombarderos desplegados en diversas bases han puesto en marcha sus motores y pocos minutos después inician su carrera de despegue. Las diversas formaciones se dirigen hacia las áreas donde los avio-

nes cisterna les esperan para reabastecerles de combustible. Han de permanecer orbitando fuera del alcance del radar enemigo a la espera del momento fijado para el ataque. Con sus gafas de visión nocturna algunos pilotos pueden ver centenares de luces que se mueven en el cielo y que corresponden a los numerosos aviones que integran la fuerza aérea más poderosa jamás concentrada en la historia de la Aviación. La masa de aviones se mueve hacia el norte y hacia el este, con separación vertical y lateral, observando una estricta disciplina de vuelo y el contacto radio al mínimo.

Son las 02:20 del día 17 de enero de 1991, cuarenta minutos antes de la hora H, cuando la fuerza de ataque bautizada con el nombre de Normandía, inicia la operación militar que pasará a la posteridad con el nombre de Tormenta del Desierto. La formación de helicópteros MH-53J Pave Low, ocho helicópteros AH-64 Apache y el Escuadrón 315 de cazabombarderos F-117A de baja detectabilidad. Los helicópteros tienen que cumplir una peligrosa y decisiva misión, destruir dos radares iraquíes de largo alcance que detectarían a los cazabombarderos tan pronto como entrasen dentro de su cobertura. Los F-117 son los únicos que han sido autorizados para atacar los objetivos estratégicos situados en la capital Bagdad y en sus alrededores. Los helicópteros cruzan la frontera a ras del suelo y se separan en dos formaciones iguales, un Pave Low que va en cabeza marcando la ruta y cuatro helicópteros de ataque Apache. Aprovechando la noche y volando entre las dunas se aproximan a las estaciones radar. A las 02:38 horas los Apache destruyen sus objetivos y los helicópteros emprenden el regreso a sus bases. Pero desde un puesto de observación iraquí, que ve las llamas de uno de los emplazamientos destruidos, se hace una llamada a Bagdad, donde de inmediato la artillería antiaérea entra en acción y los corresponsales de la emisora norteamericana CNN informan al mundo a las 02:45 hora local que las sirenas de alarma y el fuego antiaéreo han roto el silencio en la capital iraquí.

Mientras tanto los aviones F-117 se



van aproximando a sus objetivos. Vuelan individualmente, cada uno hacia un objetivo distinto. La primera autorización de ataque es dada nueve minutos antes de la hora H a los que tienen que destruir los centros de la defensa aérea situados en el sur de Iraq. Sin luces en el suelo, la noche del desierto es oscura y espesa, como si un gran agujero negro se extendie-

ra por delante de los aviones, aunque a veces es iluminada por el fuego antiaéreo esporádico debido a la llamada radio antes realizada.

Uno de los F-117 enfoca con su iluminador láser un edificio en Bagdad, que ha sido bautizado con el código "AT y T" y que es el centro de mando y control del régimen de Saddam Husein. Constituye probable-

mente el objetivo principal de toda la operación. El piloto arroja una bomba guiada LBG de una tonelada de peso que se hunde en la negrura de la noche y que a velocidad supersónica se dirige hacia el centro del tejado del edificio. En el cuartel general en Riyadh, el general Schwarzkopf y los altos mandos militares escuchan con ansiedad a los corresponsales de la CNN Peter Arnett y Bernard Shaw, que transmiten desde Bagdad y que están comentando el ruido de las sirenas que han sonado por primera vez. Súbitamente se interrumpe la emisión. La primera bomba había caído

zabombarderos atacantes, pero son desviados gracias al embrollo electrónico de los aviones perturbadores, aunque a veces han de hacer violentos virajes para esquivar sus trayectorias mortales. Los F-4GG emprenden la destrucción de los radares iraquíes con una intensidad tal que en unos segundos unos 200 misiles antirradiación HARM vuelan simultáneamente hacia sus objetivos.

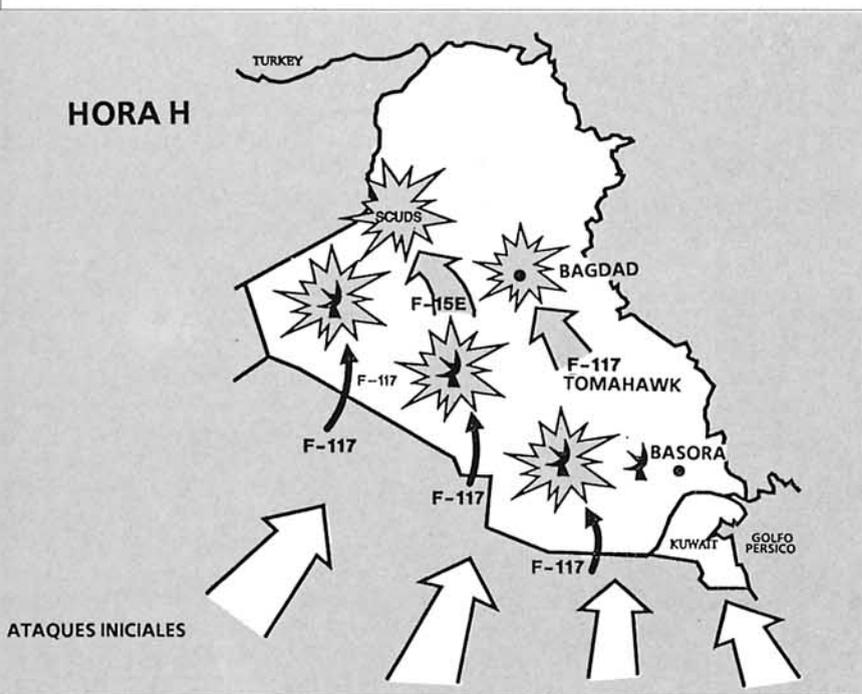
Doce Tornados en formación de cuatro aviones cada uno y armados con bombas JP-233 antipista, se dirigen contra tres grandes bases iraquíes situadas en la llamada zona H-3. Con

al regreso de sus misión, que el ataque le recordaba un paseo por Trafalgar Square, si bien los centenares de palomas que allí surgen y se entrecruzan por todos lados, fueron en Iraq el fuego antiaéreo y misilístico. Otros lo describirían como la mayor exhibición de fuegos artificiales que habían visto en su vida.

La fuerza aérea iraquí tarda en reaccionar y lo hace con poco entusiasmo. Un F-1 que acaba de despegar se dirige contra una patrulla de cuatro F-15 de superioridad aérea, pero los AWACS controlan cada uno de sus movimientos y uno de ellos advierte del inminente ataque. Los F-15 maniobran y el jefe de la formación se coloca detrás del Mirage que estalla en el aire al recibir el impacto de un misil AIM-7 Sparrow.

En los primeros treinta minutos del ataque aéreo aliado se han ocasionado los daños más importantes. A los cinco minutos se apagó la luz en Bagdad que ya no volvería a encenderse hasta cinco días después del alto el fuego. El centro de mando, control y comunicaciones, torres de enlace por microondas, nudos telefónicos, pistas de despegue y de rodaje, radares, sistemas de defensa antiaéreas, cuarteles generales y una larga serie de objetivos esenciales, fueron destruidos o gravemente dañados, y además la aviación militar iraquí quedaba recluida en sus refugios sin capacidad de actuar.

Lentamente los cazas aliados van retornando al espacio aéreo propio, donde les esperan de nuevo los aviones cisterna para aprovisionarles del combustible necesario para recuperarse en sus bases. Sus tripulantes comienzan a experimentar una intensa fatiga, es lo que los médicos de vuelo diagnostican como una bajada de adrenalina. La mayoría de ellos ha volado más de cinco horas, críticas, intensas, duras, peligrosas y cansadas, pero se sienten orgullosos y satisfechos de sus esfuerzos y sacrificios. Han cumplido su misión. La liberación de Kuwait había comenzado con un ataque aéreo en el que habían participado 620 aviones norteamericanos, 24 británicos y 12 franceses y otros tantos sauditas. El camino hacia la victoria estaba abierto. ■



sobre Bagdad.

Aproximadamente a la misma hora, decenas de cazabombarderos aliados apagaban sus luces de posición y penetran en la frontera iraquí y el espacio aéreo de Kuwait, mientras aviones EC-130 Compass call y EC-707 Rivet Joint inician la perturbación de las comunicaciones radio de Iraq. Acompañados por cazabombarderos EF-111, EA-6 Prowler y F-4G Wild Weasel, que anulan los radares de la defensa aérea y antiaérea, la fuerza aérea aliada comienza el ataque de los blancos previamente seleccionados. Centenares de misiles tierra-aire buscan en la noche a los ca-

las luces apagadas y en silencio radio se han sumergido en la más negra oscuridad, con el cielo casi cubierto, volando a más de 600 nudos y casi a ras del suelo. No encuentran ninguna referencia sobre el terreno, ni un poblado, ni luz alguna, hasta que llegan a sus objetivos. Uno de los Tornados suelta su bomba y de repente se encienden la tierra y el cielo. Los pilotos pueden ver el lanzamiento de las bombas de sus compañeros y los miles de trayectorias de la artillería antiaérea y las estelas de los misiles SAM, y con sus gafas de visión nocturna pueden observar prácticamente todo lo que sucede. Uno de ellos diría