



A todos aquellos que habéis paseado el rokiski por los Balcanes

Destacamento de control aerotáctico en Bosnia-Herzegovina (BiH)

JORGE CLAVERO MAÑUECO
Comandante de Aviación

Desde 1993 el Ejército del Aire ha dispuesto de un Destacamento de Control Aerotáctico (DCA) desplegado en los Balcanes. En este artículo se describirá la evolución de este Destacamento desde los difíciles comienzos en agosto del 93, hasta su repliegue a España en enero del 2001.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El 21 de agosto de 1993 el comandante Ignacio Azqueta entraba en territorio de Bosnia al mando del primer destacamento que el Ejército del Aire enviaba a zona de guerra para integrarse en las fuerzas de UNPROFOR. El equipo estaba compuesto por los capitanes

Nebot, Vallas, Coppén, Merino, Juanas y Ayucar para actuar como FAC's, los sargentos 1º F. Rodríguez y Jerez, los sargentos J. Sánchez, J. Soto y para actuar como ayudantes de FAC y los cabos 1º Garrote, Fornos y Requena y el cabo Domínguez como conductores.

El equipo había tenido apenas una semana para preparar su partida. Tras



una visita al Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (COAC) de la V Fuerza Aérea Táctica de OTAN (V-ATAF) en Vicenza -Italia- partieron vía aérea a Split en Croacia. Desde Split con dos vehículos Nissan sin blindar y escoltados por un convoy de UNPROFOR, siguieron el curso del río Neretva con rumbo norte hacia el

campamento inglés de Vitez (NW de Sarajevo). El viaje fue muy dificultoso por atravesar zonas de guerra, en algunas de las cuales se tuvo que acordar un alto el fuego expresamente para que pasara el convoy.

El entrenamiento en Vitez duró 10 días y se desarrolló en un terreno de continuos disparos de morteros próxi-

mos a la zona de prácticas, que obligaba a refugiarse frecuentemente a los integrantes del Destacamento.

Tras estos diez días de entrenamiento los capitanes Coppén, Merino, Juanas y Ayúcar volvieron al Territorio Nacional, permaneciendo el resto del equipo en territorio bosnio.

El 31 de agosto de 1993 el DCA comienza su vida operativa, con el comandante Azqueta como jefe, ubicado en el campamento español de Medjugorje, y dos equipos TACP bautizados con el indicativo de Bullfighter. El primer TACP, al mando del capitán Nebot se desplegó en Jablanica (Centro de BiH), y el segundo, al mando del capitán Vallas, desplegado en Dracevo, en la frontera Sur con Croacia, ambos asignados a destacamentos de tropas españolas.

Tras esta primera disposición los equipos han sido desplegados en diversos puntos de la zona de conflicto dependiendo de la situación táctica. De esta forma el Bullfighter 01 comenzó

en Jablanica, de ahí pasó al puente de Villela en marzo del 94 para defender el paso del ferry dado que el puente estaba destruido, pasando en junio del 94, tras la construcción de un puente de pontones, al campamento de Medjugorje. Este equipo después de la firma de los acuerdos de Dayton en setiembre del 95 y con la apertura de la zona servía a las tropas de SFOR, se trasladó a Trevinje al sur de BiH, donde ha permanecido hasta su repliegue en diciembre del 99. El Bullfighter 02 comenzó en Dracevo, pasando posteriormente a Mostar Oeste en la zona Croata y de aquí al campamento de "Mostar Este" o "Mostar España", en la zona musulmana, donde ha permanecido hasta su repliegue en enero del 2001. Debido a la actividad continuada de los TACP, sin descanso durante todo el período en BiH, en septiembre del 96, se incrementó en un nuevo TACP. Este nuevo equipo serviría de relevo y apoyo a los dos equipos desplegados y, además realizaría misiones de actualización de objetivos y labores de inteligencia.

ESTRUCTURA DEL DESTACAMENTO DE CONTROL AEROTÁCTICO (DCA)

Dependencia. El DCA se crea por la Directiva de JEMAD 5/93 de 19 de agosto de 1993. En esta directiva se establece que el DCA se regirá por la normativa OTAN (ATP 27 B) y se delega el Control Operativo en el comandante de UNPROFOR. Posteriormente y con la formación del Destacamento Ícaro y su despliegue a Aviano se establece la estructura orgánica siguiente: el Mando Operativo (OPCOM) es ostentado por JEMAD, pasando el Mando Táctico (TACOM), a través del CJMOA y del GJMACOM, al Comandante Táctico del Destacamento Ícaro en Aviano. En cuanto al Control Operativo es delegado a CINSOUTH pasando a COMAIR-SOUTH que a su vez delega en la V ATAF (Vicenza). Las misiones que ordenaba la V ATAF desde el BCAOC, llegaban a los TACP's a través del Centro Coordinador de Operaciones Aéreas de la OTAN (NAOCC) de Sarajevo.

El apoyo logístico era prestado por el MALEV y la convivencia diaria se realizaba dentro de los campamentos españoles pertenecientes a la Brigada

Española, con el consiguiente apoyo de vehículos, manutención e instalaciones entre otros.

Composición. El Destacamento de Control Aerotáctico ha sufrido variaciones en su estructura a lo largo de los años en BiH. Básicamente se compone de una jefatura, al mando de un comandante CGESO, piloto, con el curso de FAC y el nivel 3 de inglés que es ayudado por un suboficial mecánico radio con nivel 3 de inglés y de un número variable de equipos TACP.

Cada TACP (Tactical Air Control Party), se compone de 5 personas: un Controlador Aéreo Avanzado (FAC), capitán CGESO, con el curso de FAC y el nivel 3 de inglés, un suboficial CGES, con nivel 3 de inglés, para actuar como mecánico/operador radio, un ayudante de FAC que es suboficial de la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC), un conductor de BMR (MPTM) de la EZAPAC y un soldado de seguridad también de la EZAPAC. Como se ve, desde el comienzo, la EZAPAC ha llevado un peso muy importante en el DCA de los Balcanes.

La conveniencia de poner un FAC piloto o muy relacionado con el medio aéreo y la estructura del equipo resultó ser un éxito y enseguida pudo notarse el buen hacer de los Bullfighter. En este sentido, nuestros representantes en el CAOC de Vicenza, recibían continuas felicitaciones por el trabajo de los TACP's españoles y el interés en tomar parte en nuestros cursos de FAC y Apoyo Aéreo.

Medios. Además del armamento individual y equipo de guerra del que dispone le EZAPAC, el Ejército de Tierra proporciona a los miembros del DCA que no disponen de él, de todo lo necesario. Esta uniformidad común con el ET, unida a que los vehículos del Destacamento eran iguales que los de la Brigada Española (SPABRI), hacía que los TACP pudieran moverse con discreción sin ser distinguidos de las demás patrullas de la SPABRI. Esta discreción es de vital importancia dado que la misión principal de las patrullas de SPABRI era proteger y la de los TACP era la de atacar si así se ordenara.

Con el paso de UNPROFOR a IFOR, en diciembre del 94, los vehícu-

los se cambiaron de color del blanco al verde, con lo que se lograba una mayor discreción en los desplazamientos.

Las comunicaciones son parte fundamental del equipo y en ese sentido nuestros TACP fueron adaptándose a la situación hasta conseguir unos medios óptimos para operar. Cada equipo disponía de comunicaciones FM a través de una red del Ejército del Aire dotada de tres estaciones fijas que proporcionaba cobertura por todo el área de responsabilidad de la SPABRI. Comunicaciones HF integradas en la red de SPABRI, comunicaciones satélite seguras (TACSAT), que integraba al TACP en la red OTAN, estando comunicados permanentemente FAC-NAOCC (Sarajevo) y CAOC (Vicenza), y la radio de U/VHF para hablar con los aviones.

Misiones. En un principio había cierto recelo a nuestra capacidad como FAC's dado que no se había practicado en España el CAS de baja amenaza y todo nuestro entrenamiento estaba dirigido hacia el CAS de alta amenaza, con los aviones entrando a baja cota al objetivo. El concepto cambiaba notablemente dado que en este conflicto la situación táctica no permitía el vuelo por debajo de los 10.000 pies y, por el contrario, un cierto grado de superioridad aérea permitía a los aviones mantenerse sobre la zona de objetivos orbitando y recibiendo información desde el suelo hasta adquirir visualmente el objetivo a batir.

Este cambio de tácticas hizo que los primeros FAC tuvieran que asistir a un entrenamiento previo en la Escuela de Apoyo Aéreo que la USAFE tenía en Alemania en primavera del 93. En este cursillo se comprobó que nuestros FAC no tenían ninguna dificultad en adaptarse a la nueva misión.

El cometido principal del equipo TACP es la conducción de aviones hacia el objetivo pero, además de esta misión, el TACP ha colaborado en labores de inteligencia, elaboración de carpetas de objetivos, ejercicios de tiro, ejercicios de CSAR y apoyo a las patrullas de SPABRI en cometidos diversos.

El Apoyo Aéreo en los Balcanes se clasifica en: CAS, AIR PRESENCIE, HOT SPOT y XCAS.

CAS (Close Air Support).- Es la misión de ataque real, consistente en conducir al piloto hacia el objetivo

partiendo de un punto del terreno fácil de reconocer desde 18.000 pies guiándolo a través de la descripción del terreno hacia un blanco difícil de distinguir en una geografía muy agreste.

AIR PRESENCE.- consistente en hacer volar los aviones en zonas conflictivas en las que se estaba violando un alto el fuego. La sola presencia de la aviación representaba la amenaza de ser bombardeados y en muchas ocasiones hacía retirarse a las partes en conflicto. Se utilizó con frecuencia hasta los bombardeos que la OTAN realizó 1995 que tuvo como consecuencia la firma de los Acuerdos de Dayton.

día. Una vez en contacto con los aviones se les dan unas instrucciones preliminares que se denominan "rear briefing". Posteriormente el FAC comienza con la descripción de los puntos característicos del terreno que el piloto debe distinguir hasta llegar al objetivo. La media es de 4 conducciones por período de vuelo. Tras unas 10 horas en el campo se recibía por el TACSAT el ansiado "Clear RTB" y el TACP podía recoger los equipos y, tras conducir un par de horas, regresar al campamento.

Hasta el verano del 95 las condiciones de trabajo de los equipos eran de gran peligrosidad debido a los conti-

hecho que se realizaran un total de 11.315 conducciones, de las cuales 793 se han realizado con iluminación Láser. Este altísimo número de conducciones representa un 24% del total de las realizadas por las fuerzas desplegadas en BiH. Hay que hacer notar que el record absoluto de conducciones/día lo tiene uno de nuestros Bullfighter, con 29 conducciones positivas en un solo día.

Debido a las malas condiciones de las carreteras y a una meteorología adversa, los accidentes de tráfico han presentado en los últimos años el mayor peligro para las fuerzas de SFOR. Hay que tener en cuenta que la media de accidentalidad de los vehículos de SFOR en BiH es de 1,2 accidentes/día. Esta estadística también se aplica a las fuerzas españolas ya que el 80% de los accidentes graves han sido debidos a accidentes de tráfico. El DCA para operar se ve obligado a desplazarse durante una media de cuatro horas diarias, lo que ha representado un total de más de 3.000.000 km. sin que se haya tenido ningún accidente grave. Esto demuestra la excelente preparación y profesionalidad del personal de la EZAPAC, tanto de sus conductores como de los responsables de seguridad al elegir las rutas más adecuadas.

FELICITACIONES

El resumen de esta misión es un trabajo bien hecho, en el que se cumplen las premisas de adaptación al medio, integración con las fuerzas de la OTAN, incorporación y práctica de nuevas tácticas, voluntariedad de realizar la misión con éxito y dedicación al 100%.

El éxito del trabajo realizado en los Balcanes queda reflejado, no sólo en la cantidad de conducciones, sino también en la calidad de las mismas y esto se ha reflejado en numerosas felicitaciones tanto de las tripulaciones aéreas de todos los países, como de estancias superiores de la cadena de Mando, así cabe destacar las felicitaciones de GJMCOM en OCT 95, de COMAIR-SOUTH en ABR 98, del NAOC DIRECTOR en MAR 99 y el reconocimiento al Destacamento Icaro con la MEDALLA AEREA en abril del 2000.

A todos los Bullfighter feliz regreso a casa, os lo habéis ganado ■



HOT SPOT.- es la presencia de una patrulla aérea en una zona en la que se esperaba conflicto o era necesaria una protección especial, como podía ser una manifestación o una visita de algún dirigente extranjero.

XCAS o CAS de entrenamiento.- es la misión más común y permite tener entrenado tanto a los pilotos como a los equipos TACP.

La descripción de una misión XCAS podría resumirse como sigue: Tres horas antes de que llegaran los aviones al área de operaciones, el equipo estará desplegado en el punto elegido, desde allí "el suboficial radio" pasa, vía TACSAT, la meteorología y la disponibilidad del TACP y espera a que el NAOC distribuya las salidas para ese

nuos bombardeos en su zona de operaciones. A modo de ejemplo puede citarse el bombardeo que sufrió la ciudad de Mostar el día 18 de septiembre del 93, en la que cayeron unas 530 bombas de mortero y cañón, una de las cuales impactó muy próximo al TACP hiriendo de forma leve al capitán Vallas y al sargento Soto y de forma grave a un cabo 1º de la Legión Española que tuvo que ser evacuado a España.

En BiH, SFOR, ha tenido desplegados una media de 25 equipos TACP, de los cuales 2 pertenecían al Ejército del Aire. La total disponibilidad de los BULLFIGHTERS a lo largo de la semana (24 horas los 7 días), unido a una mejor meteorología en la zona de trabajo (sur de Bosnia), ha