



Llegada al aeropuerto de Split.

# FAC's del Ejército del Aire en Bosnia

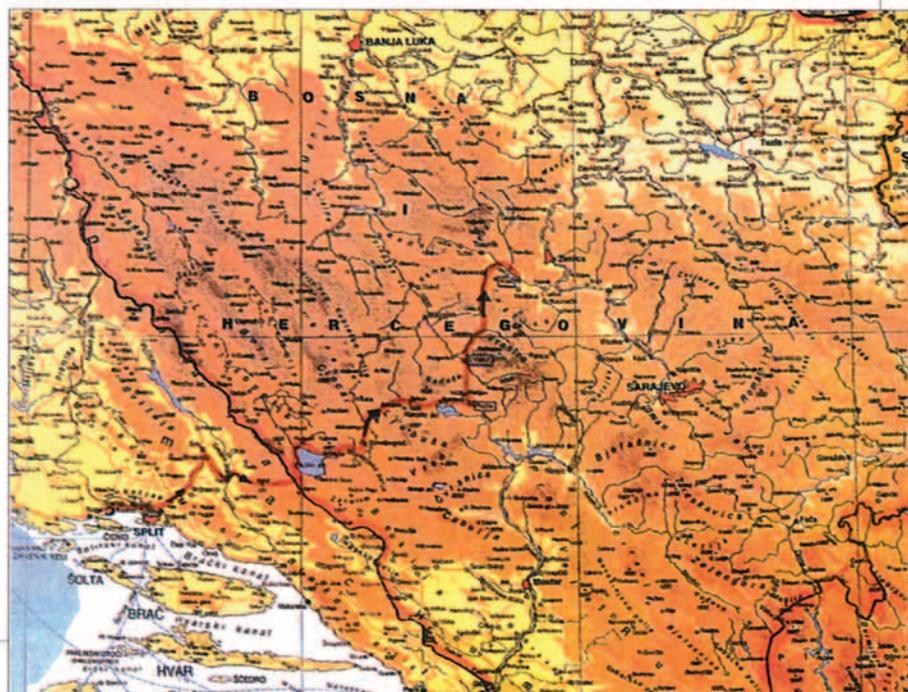
RAFAEL DE DIEGO COPPEN  
*Capitán de Aviación*

**E**L pasado 21 de agosto, un contingente formado por seis oficiales, seis suboficiales y dos cabos 1º del Ejército del Aire, al frente del cual se encontraba el cte. D. Ignacio Azqueta Ortiz, partía hacia Bosnia. Misión: Dar cumplimiento a una fase de la operación "Deny Flight", en la que se requería la presencia de controladores aéreos avanzados (FAC) en territorio de Bosnia-Herzegovina, en coherencia y de acuerdo con las resoluciones que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había dictado sobre esta materia.

## INTRODUCCION

Todo comenzó cuando el pasado 16 de agosto, interrumpiendo los permisos

*Gráfico nº 1*





*Preparando el convoy.*



*El contingente listo para partir a Vitez.*



*Un alto en el camino (recorrido Dvulje-Vitez).*

Los de verano de la mayoría de los implicados, se convoca a todo el personal que estaría incluido en un futuro inmediato o próximo en ese tipo de misión en Bosnia para participar en el ejercicio "Volcán", que tendría lugar en la Base Aérea de Albacete ese mismo día. En este ejercicio participaban 12 Oficiales de la Escala Superior con el curso de FAC, así como 20 suboficiales de la Escuadrilla de Zapadores encargados del traslado y mantenimiento de equipos y comunicaciones, de la conducción de los vehículos NISSAN, de realizar las labores del ayudante de FAC, así como de dar protección a éste mientras realizaba su trabajo en la zona del objetivo.

El ejercicio "Volcán" tenía por objeto recordar los procedimientos relacionados tanto con el proceso de peticiones de apoyo al fuego para atacar objetivos de superficie en misiones CAS, como con los relacionados con la conducción en sí misma y recibir un baño de la fraseología a utilizar en el Teatro de Operaciones de Bosnia.

Para poder llevar a cabo este entrenamiento se encontraban desplegados en la Base Aérea de Albacete 4 C-15 (F-18) del Ala 12 y del Grupo 15, 2 AE-9 (F-5B) de la B.A. de Talavera y 4 C-14 (Mirage F-1) destinados en la propia Base Aérea de Albacete.

Concluida la jornada y conseguidos los resultados perseguidos por la División de Operaciones del Estado Mayor del Aire allí presente, se confirmaron los nombres del personal designado que iba a formar parte del primer contingente. Inicialmente seis oficiales más uno de reserva y 16 suboficiales.

Dos días más (el 17 y el 18 de agosto) iban a ser suficientes para efectuar los papeleos pertinentes, cumplimentar las cuestiones administrativas necesarias, administrar las vacunas procedentes (tifus, tétanos y hepatitis B), recibir todo el vasto material que componía la dotación de equipo personal de campaña en Bosnia recordar la instrucción teórica del tiro de combate, así como efectuar prácticas de tiro en la galería de la B.A. de Torrejón con el armamento de dotación (1 Cetme y una pistola del 9 largo) recibir conferencias sobre la ONU y los derechos humanos y un exhaustivo briefing de intelligen-

cia sobre la zona y su situación, éste último en el Cuartel General del Mando Operativo Terrestre (MOT).

Se dejaron 2 días para despedidas familiares (los días 19 y 20, en que la mayoría tuvo que desplazarse fuera de Madrid). Finalmente, el día 21 por la mañana el contingente formado por 1 comandante, 6 oficiales, 6 suboficiales y 2 cabos 1º y después de una rueda de prensa ofrecida a los medios de comunicación presidida por el Jefe de Estado Mayor del Aire, parte rumbo a la antigua Yugoslavia en un C-130 Hércules, que despegaba desde la B.A. de Torrejón.

Este grupo partió hacia su destino no sin previamente realizar una escala en Vicenza, sede del 5 ATAF (Allied Tactical Air Force), y otra en Aviano, ambas ciudades en Italia, donde se actualizaron los procedimientos y fraseología a usar en las misiones CAS conducidas por controladores avanzados (FAC). Se recibió además un "briefing", a cargo de los pilotos allí destacados, acerca de las posibilidades de los aviones que participaban en las operaciones, consiguiendo con ello generar un clima de confianza entre pilotos y controladores que días más tarde iban a trabajar juntos a través de la radio en estas misiones.

El domingo día 24 el contingente tomaba tierra en el Aeropuerto de Split (Croacia). Tras desembarcar el personal, los vehículos NISSAN y todo el material, el C-130 Hércules regresaba a España, no sin antes haber pagado el habitual y caro peaje en metálico propio de este Aeropuerto.

Más tarde, se procedió al despliegue en el acuartelamiento de Dvulje, cerca de Split (zona donde descansa por rotación una compañía de la Agrupación Madrid), y durante 2 días se preparó y organizó el convoy hacia Vitez (Bosnia), donde se encuentra ubicado un acuartelamiento británico de las Naciones Unidas y en donde se iba a recibir el entrenamiento específico en las conducciones aéreas en misiones CAS en el propio Teatro de Operaciones de Bosnia-Herzegovina.

Así, el día 25 el convoy partió hacia Vitez, en la zona del Batallón Británico (BRIBAT). Tras un penoso viaje de 10 horas (para hacer un reco-



*Problemas en el camino.*



*Un alto para pedir escolta en Gornj Vakuf.*



*Aspecto del acuartelamiento de la ONU en Vitez.*

ruido no superior a 150 Kms. en línea recta), donde no faltaron las paradas en los controles, ni las detenciones por seguridad para no atravesar pueblos donde se estaba combatiendo en esos momentos, se llegó finalmente al destino previsto (en el gráfico n° 1, se observa el trayecto realizado).

El acuartelamiento constituía un enclave situado exactamente entre una zona croata y otra musulmana, donde ni los disparos de los francotiradores, ni el ruido de los morteros impactando contra alguna de las casas allí situadas, a cualquier hora del día, resultaba nada extraño para los componentes de este campo de las Naciones Unidas.

Así, durante 3 días y después de haber recibido por parte de los ingleses un preciso y minucioso briefing de inteligencia sobre la situación en aquel momento, el personal del Ejército del Aire allí destacado, pudo realizar sus prácticas según estaba programado.

Se llevaron a cabo conducciones con aviones F-18 de la Navy, Jaguar franceses, A-10 y F-16 de la Fuerza Aérea americana. Se repasaron los procedimientos, se puso en práctica la fraseología específica en este tipo de misiones y se llevaron a cabo con éxito un buen número de conducciones simuladas en el escenario real de Bosnia. Incluso se programaron conducciones por la noche con el AC-130 GUNSHIP (C-130 con un cañón de 105 mm. de alta precisión a bordo, con una cadencia de 10 a 12 disparos por minuto) que finalmente tuvieron que ser canceladas por "weather". A pesar de ser el mes de agosto, en el interior de Bosnia el clima es continental y con frecuencia se cubre el cielo, a veces se imposibilitan las conducciones si el techo de nubes es bajo (esto constituye una gran limitación como más adelante se verá).

## ESCENARIOS DE BAJO RIESGO Y ALTO RIESGO

La forma de llevar a cabo las conducciones en Bosnia es la propia de los "escenarios de bajo riesgo". Es decir, el peligro para la aviación proviene únicamente de la existencia de armas ligeras, de cuya envolvente los

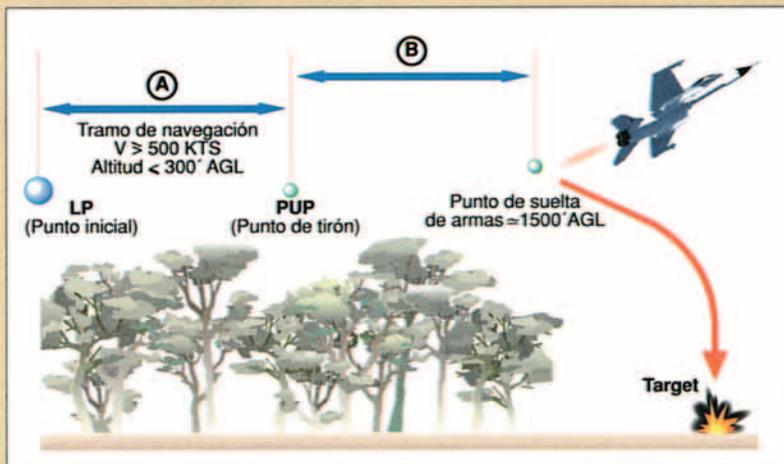
aviones quedan fuera volando a 15.000' AGL. No se contempla por tanto, la existencia de otro tipo de armamento.

A diferencia de lo que ocurre en los escenarios de alto riesgo, donde los aviones navegan a baja cota hasta las proximidades del objetivo debido precisamente al peligro de ser derribados, en el escenario de bajo riesgo

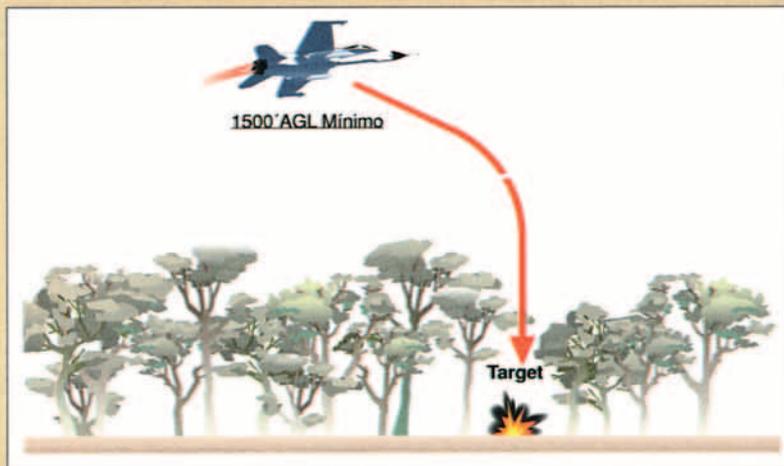
se procede como mínimo a la altitud antes mencionada (15.000' AGL), y se órbita sobre la vertical de un punto (normalmente en las proximidades del FAC) hasta que el piloto, siguiendo las instrucciones del controlador, identifica al "target" y puede recibir la autorización para hacer fuego sobre él. (En el gráfico n° 2, se aprecia la diferencia de conducciones en un

### ESCENARIO DE ALTO RIESGO

- El FAC, en contacto radio con el piloto, ayudará a reconocer como correcta la ruta de aproximación al objetivo (Tramo A). Tiempo de A = entre 3' y 4'.
- A partir del PUP, la adquisición visual del FAC sobre el avión es casi una necesidad, donde las instrucciones, las órdenes incluso (vira fuerte 40° derecha, bajo el morro ya 10°, etc...) pueden ser "decisivas" para que el piloto consiga ver el objetivo y suelte sus armas sobre él, en los escasos segundos que dura la maniobra (Tramo B). Tiempo de B = aprox. 20".
- La amenaza antiáerea puede hallarse en cualquier punto de estos dos tramos, sobre todo si la ruta es considerada por la artillería, como eje de máxima amenaza.



### ESCENARIO DE BAJO RIESGO



- El FAC describe el objetivo, a veces nada fácil de localizar (como piezas de artillería o similar), ayudándose de referencias mayores en la zona, hasta que la localiza y realiza la suelta de armas, previa autorización del FAC.



Atravesando Gornji Vakuf.

Torrejón. Sin embargo, desplegaron allí igualmente para cumplir el período intensivo de entrenamiento programado en el acuartelamiento británico de la ONU en Vitez.

Una vez finalizado el período de entrenamiento, el día 29 de agosto a las 08:00 de la mañana, los capitanes De Diego, Merino, Juanas y Ayúcar, y los sargentos Sánchez y Diego López, emprendieron el regreso al acuartelamiento de Dvulje, donde llegaron después de un "rápido" viaje de 7 horas sin paradas ni retenciones. Únicamente es de señalar que el Comandante Azqueta, que había hecho el mismo viaje por razones oficiales y que había pedido escolta en el Cuartel Británico de

la ONU de Gori Vakuf para atravesar este pueblo, contó que los ingleses le habían informado que esa misma noche había caído un proyectil de mortero dentro del campo (igual que ocurriera hacía meses en Jablanika al Batallón Español), con graves consecuencias personales, que no pudieron precisar.

Finalmente, después de esperar un día a la llegada de la estafeta del Ejército del Aire que une España con Split, los 4 oficiales y 2 suboficiales nombrados en el párrafo anterior, embarcan en un Boeing 707 del Grupo 45, compartiendo el avión con más de cien legionarios que, después de casi 6 meses en Bosnia, regresaban también a España. Estos reflejaban la alegría en su rostro, porque además de volver a casa con la familia, lo hacían licenciados.

Allí han quedado el cte. Azqueta, los capitanes Nebot y Vallas, el Bgda. Avilés, los sargentos 1º Jerez y Rodrigo, el sargento Soto y los cabos 1º Fornos y Garrote para un período de tiempo de aproximadamente 3 meses ■

| Gráfico nº 3                | VENTAJAS   | INCONVENIENTES  |
|-----------------------------|--|---|
| ESCENARIO<br>BAJO<br>RIESGO | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menos dificultad en la conducción.</li> <li>- Debido a la ausencia de amenazas, el "tiempo" no resulta crítico, pudiendo mantener el avión la órbita sobre el objetivo, hasta su adquisición visual.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se necesitan óptimas condiciones "Meteo", para poder realizar conducciones en este escenario (mínimo 15.000' AGL. de techo).</li> <li>- Se requiere una "Inteligencia" muy fiable, para no exponer a los aviones a una envolvente de fuego que podría ser letal.</li> </ul>  |
| ESCENARIO<br>ALTO<br>RIESGO | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se disminuye al máximo el tiempo de exposición del avión, que progresa a muy baja cota hasta el área del objetivo, donde inicia el "pitch-up" (Técnica adecuada de acercamiento si la "Inteligencia" sobre la amenaza no es muy fiable o poco conocida).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debido a la existencia de amenazas de alto riesgo, el "tiempo" para batir el objetivo, si es crítico.</li> <li>- No se contempla la posibilidad del reataque.</li> <li>- Exige una precisión y un entrenamiento rigurosos, para conseguir que el piloto, con las instrucciones del controlador FAC, adquiera visualmente y suelte armas sobre el objetivo en los escasos segundos de que dispone desde el "pitch-up".</li> </ul> |

escenario de bajo riesgo -como el de Bosnia y el de alto riesgo).

Entre los escenarios y las formas propias de llevar a cabo dichas conducciones se podría establecer un cuadro de características básicas, con sus ventajas e inconvenientes, relacionando a los controladores FAC y a los pilotos en sus aviones, en un escenario u otro (ver gráfico núm. 3).

## EL REGRESO

Ya desde el mismo día 21, antes de partir hacia Yugoslavia, se había decidido que el contingente final quedaba reducido al comandante jefe del mismo, 2 oficiales, 4 suboficiales y 2 cabos 1º. Es decir, 4 oficiales y 2 suboficiales menos que los del grupo inicial que despegó desde la B.A. de