

# Bosnia-Herzegovina, un primer paso al futuro

IGNACIO AZQUETA ORTIZ  
Teniente general del Ejército del Aire

La incertidumbre sobre el futuro de la Federación Yugoslava, tras la muerte del Mariscal Tito se desvaneció rápidamente y los peores presagios se cumplieron dando lugar a la desmembración de la Federación solo mantenida anteriormente por la personalidad de su presidente Tito. Sus formas dictatoriales y opresoras propias del carácter del comunismo soviético lograron acallar las diferencias de los distintos miembros que componían una Federación «artificial».

La escisión de Eslovenia fue cruenta, aunque se trató de silenciar. Pero la separación de Croacia no fue lo mismo y no se pudo silenciar y dio lugar a un auténtico enfrentamiento con Bosnia-Herzegovina por la definición de fronteras.

En una zona donde tres diferentes etnias se habían mezclado, al producirse el fraccionamiento de la Federación Yugoslava tanto serbios como



croatas se apresuraron a recordar a sus familias que habitaban en Bosnia-Herzegovina a que etnia pertenecían. Los serbios con la intención de crear una gran Serbia y los croatas para conseguir un avance territorial de sus fronteras.

Esta situación desencadenó una guerra territorial entre las partes para tratar de conseguir el máximo antes de un posible fin de hostilidades. Guerra cruel, como lo son todas las guerras pero que en este caso esta crueldad se enfatizó en la primavera de 1993 tras la ruptura de la alianza entre los bosnios y los croatas, dando lugar a dos nuevas facciones en contienda los bosnios-croatas y los bosnios-musulmanes. Lo que en un principio podíamos considerar una guerra de fronteras pasó a ser una auténtica guerra civil.

## REACCIÓN DEL MUNDO OCCIDENTAL

El mundo occidental no podía permitir una nueva contienda bélica en Europa a finales del Siglo XX, por lo que



# UNPROFOR

se produjeron intensos movimientos políticos. Estos se incrementaron según iban avanzando los acontecimientos bélicos y llevaron a Naciones Unidas al envío de una fuerza terrestre UNPROFOR para facilitar el envío de ayuda humanitaria, fuerza que con el tiempo adquirió un nuevo rol como fuerza de interposición.

Posteriormente, toda vez que el conflicto iba a más, en el seno de las Naciones Unidas se dictó una resolución para delimitar el conflicto y evitar el uso de la Fuerza Aérea por las partes en conflicto, encomendando el cumplimiento de esta resolución a la OTAN. Lo que dio lugar al inicio de la operación Deny Flight.

La operación Deny Flight tuvo su inicio, con los vuelos de los primeros aviones de la OTAN sobre los Balcanes el 9 de abril de 1993.

El entonces Grupo 15 con material EF-18, actualmente Ala 15, recibió la misión de hacer los cálculos de un posible despliegue de aviones de combate a la Base Aérea de Aviano, Italia, para su participación en la citada operación. Despliegue que finalmente tuvo lugar a finales de 1994 con ocho aviones EF-18 del Grupo 15 y dos TK-10 del Grupo 31, realizando entonces los primeros vuelos de apoyo a la Operación, apoyo que se prolongarían cerca de ocho años.

## ACTIVACIÓN DE LOS TACP

Estábamos en 1993 y los acontecimientos en Bosnia se iban agravando con el rechazo del Plan de Paz Owen, lo que llevó a Naciones Unidas a una nueva resolución en la que permitía a las fuerzas de UNPROFOR solicitar apoyo aéreo a los medios de la OTAN.

Nace la necesidad de crear una estructura aérea basada en tierra para canalizar, coordinar y dirigir ese apoyo aéreo. España decide participar en esa estructura para dar cobertura a nuestras fuerzas de UNPROFOR formada por la Agrupación Táctica Canarias del Tercio Juan de Austria de la Legión.

La creación de un Destacamento Aero-táctico en pleno mes de agosto y su envío a zona de operaciones requirió un gran esfuerzo en el que se vieron involucradas muchas unidades y organismos.

Este pasado año se han cumplido 25 años desde la creación del primer destacamento de control aerotáctico del Ejército del Aire en Bosnia Herzegovina. Desde entonces se ha escrito mucho sobre los procedimientos de empleo del poder aéreo en apoyo de las fuerzas terrestres, se han actualizado esos procedimientos según se han modificado los medios aéreos y se ha actualizado la doctrina de empleo.

***La operación Deny Flight tuvo su inicio, con los vuelos de los primeros aviones de la OTAN sobre los Balcanes el 9 de abril de 1993***

F-18 del Ala 15



Por ello solo resaltar el esfuerzo que supuso para el Ejército del Aire la creación, equipamiento, preparación, envío y operación de aquel primer destacamento.

Con motivo de este aniversario estuve en la Base Aérea de Armilla junto a los miembros de aquel primer destacamento reencontrando amistades, recordando anécdotas de lo que entre nosotros decimos «que aventura», y disfrutando en una exposición de medios de la EZAPAC, «del antes y el ahora», «lo que teníamos y lo que tienen». ¡Qué diferencia y como ha progresado la Unidad en estos 25 años!

El 16 agosto de 1993, la mayoría de los que formaríamos aquel primer destacamento, así como muchos que debían apoyar su composición nos encontrábamos disfrutando del permiso veraniego. Descanso que se vio interrumpido de forma instantánea para nuestra inmediata incorporación al destino y despliegue a Bosnia.

### PREPARACIÓN, EQUIPAMIENTO Y DESPLIEGUE DE LOS TACP

Una vez incorporados recibimos el plan de preparación, equipamiento y despliegue del destacamento que era realmente un plan de trabajo exhaustivo.

La preparación comenzó en la Base Aérea de Albacete con un ejercicio denominado Volcán en el que participan 12 oficiales con curso de FAC, así como 20 suboficiales de la EZA-

PAC (Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas del Ejército del Aire). El objetivo del ejercicio era la puesta al día de los procedimientos de CAS, petición de apoyo fuego, fraseología en inglés y conducción de aeronaves.

En apoyo al ejercicio se desplegaron en la Base Aérea de Albacete 4 EF-18 del Ala 12 y del Grupo 15, 2 F-5 de la Base Aérea de Talavera, junto con 4 F-1 de la propia Base de Albacete, y terminado el mismo todos los convocados regresamos juntos a Madrid

En dos días se cumplimentó todo el plan de preparación y entrenamiento que abarcaba desde una sesión intensa de vacunación, prácticas de tiro de combate con pistola y fusil Cetme, realización de todo el papeleo administrativo, conferencias sobre derechos humanos y resoluciones ONU, briefing de inteligencia de la zona, recepción y conocimiento de equipos.

En la materialización de este plan de preparación participaron muchos miembros del Ejército del Aire que se volcaron en él con gran entusiasmo.

### EQUIPAMIENTO

El equipar al Destacamento con todos los medios necesarios para actuar en el teatro de operaciones y que fuesen normalizados al máximo con los utilizados por el Ejército de Tierra y la OTAN, e interoperables con ambos fue un gran reto conseguirlo en solo unos días.

*Briefing presidido por el JEMA, Ramón Fernández Sequeiros, en el Ala 12*



Lo primero fue el tipo de vehículo a utilizar, en el Ejército del Aire disponíamos de Land Rovers pertenecientes al GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo) que con ligeras modificaciones podrían servir inicialmente como vehículos para los TACP. Pero el Ejército de Tierra responsable del apoyo logístico al Destacamento tenían Nissan.

Decidido, el CLOMA (Centro Logístico de Material de Apoyo del EA) y el CLOTRA (Centro Logístico de Transmisiones del EA) debían transformar dos vehículos Nissan para ser utilizados por los TACP. Modificación de los vehículos, definición y adaptación interior de los equipos en «racks», obtención de equipos, montaje de todo el cableado interior, fuentes de alimentación, ubicación e instalación de antenas sobre el vehículo, preparación de remolques, etc., etc.

Los vehículos estuvieron terminados en un tiempo «récord», los equipos todos probados, pero ya no hubo tiempo para realizar las pruebas del conjunto como un sistema y su operatividad en un supuesto Teatro de Operaciones.

Entre los equipos instalados en los vehículos y los que portábamos móviles contábamos con: comunicaciones HF, UHF/VHF y walkie talkies Motorola; telémetros láser, gafas de visión nocturna, GPS ruggedizados que nos proporcionaban la situación en grados, minutos y segundos, luego cada equipo FAC se las componía para dar la información en UTM, ordenadores portátiles y designadores laser estos últimos equipos pertenecían a la Armada y estaban diseñados para ser instalados en los helicópteros AB-212, realmente eran transportables que no móviles y no pudieron ser probados toda vez que carecíamos de sus correspondientes baterías, los helicópteros tenían su propia fuente de alimentación. Pero nos lo llevamos junto con su manual de instrucciones en el que claramente venía reflejado que era un designador laser, aunque por tamaño y peso se asemejaba a una «catalítica». Todo ello «es lo que había entonces y lo mejor que se tenía» y se nos dio!

Respecto al resto del equipamiento y uniformidad se unificó igualmente con lo que llevaba



Aspecto de alguno de los edificios en Mostar

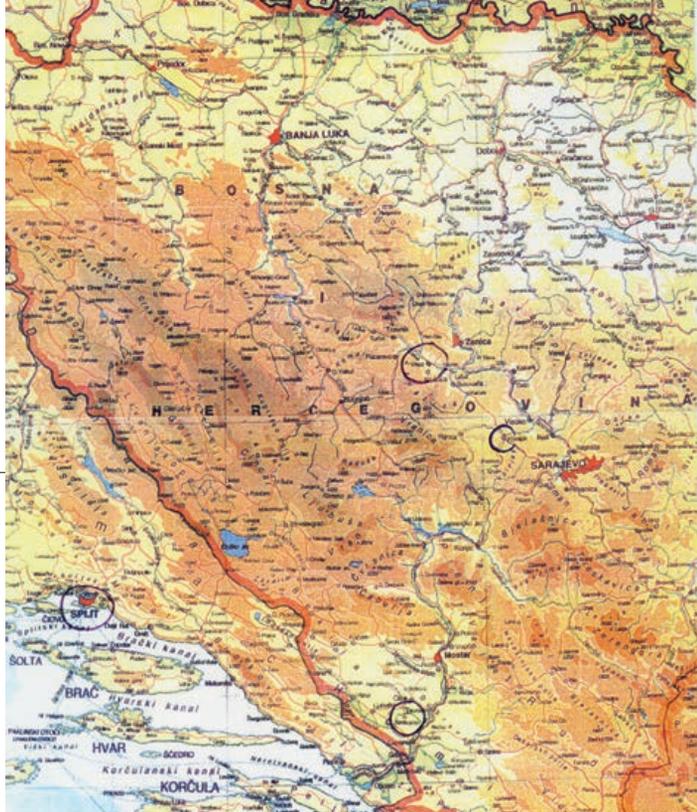
el Ejército de Tierra, incluido una pala plegable «zapa pico» de dudosa utilidad para un FAC, fusil CETME plegable, pistola de 9 mm, y un sinfín de cargadores, el correspondiente casco de Kevlar, chaleco anti-fragmentación y antibalas. Lo único que nos diferenciaba en el vestuario del Ejército de Tierra es el rokiski que llevábamos en el uniforme.

El tiempo pasó increíblemente rápido con una actividad tremenda para conseguir preparar el Destacamento en solo 5 días, el 21 de agosto realizamos la carga de los vehículos y todo el material en un T-10 Hercules.

A primera hora tuvimos una rueda de prensa con los medios de comunicación en la sala de Briefing del Ala 12 presidida por el JEMA, entonces teniente general D. Felipe Sequeiros Bores, quien posteriormente despidió personalmente a todos los miembros del destacamento.

T-10 Hercules





*Mapa teatro de operaciones*

Terminada la rueda de prensa despegamos de Torrejón. El destacamento estaba formado por su comandante, seis oficiales, seis suboficiales y dos cabos primeros. Y con ello la aportación de España a una de las fases de la operación Deny Flight en la que se requería la presencia de equipos de TACP en el Teatro de Operaciones. Fue una realidad que se hizo posible en un tiempo récord gracias a la entrega de sus componentes y el apoyo de todo el Ejército del Aire.

*Escortados a Vitez*



El vuelo se realizó con una escala previa en Vicenza (Italia), sede de la 5ª ATAF (Allied Tactical Air Force de la OTAN) y otra en la Base Aérea de Aviano, que sería más la base del destacamento de los aviones del Ejército del Aire. En ambas paradas recibimos extensos briefings sobre actualización de procedimientos CAS conducidas por los FAC, fraseología y capacidades de medios aéreos.

Allí se nos comunicó el indicativo radio que la orden de operaciones que establecía los procedimientos de apoyo aéreo, emitida por el Cuartel General de la ONU en Bosnia Herzegovina (HQ BH COMMAND) nos había asignado para los TACP españoles Bullfighter. He de reconocer que aunque personalmente en un principio no fue de mi agrado el indicativo asignado, lo consideré algo folclórico y poco serio, con el tiempo y el prestigio ganado por el destacamento me sentí orgulloso con un indicativo con el que toda la OTAN inequívocamente sabía que eran los FAC's españoles quienes estaban conduciendo la misión.

Por fin aterrizamos en Bosnia-Herzegovina, en el aeropuerto de Split. La llegada no fue fácil, como tampoco lo fue gran parte del primer destacamento, no pudimos descargar el T-10 Hércules, hasta que el comandante del avión hizo el pago en metálico de las tasas de aterrizaje y aparcamiento, a pesar de ser un avión en misión de la ONU.

Lo que nos dejó sorprendidos al llegar después de todo el esfuerzo fue una frase reiterada durante el primer destacamento y que refleja la mentalidad de hace 25 años. «¿A que habéis venido?». Afortunadamente me consta que esto ha cambiado.

*Cruce de Gogrni Vakuf*





*Ruta por las montañas a Vitez.*

En ese momento no había mentalidad de lo que el poder aéreo podía aportar, con algo de memoria histórica» sobre el final del conflicto de los Balcanes está claro la capacidad resolutive del poder aéreo.

### PREPARACIÓN EN EL TEATRO DE OPERACIONES

Nuestro primer alojamiento fue en Dvulje, muy cercano al aeropuerto de Split y donde se encontraba la compañía de apoyo logístico al Batallón español de la Legión, así como de los Batallones británico y francés.

En menos de 48 horas preparamos la marcha del Destacamento hasta Vitez, aproximadamente 150 Kms al Norte, donde el Batallón británico con medios FAC sobre el terreno nos daría el entrenamiento específico para la conducción de medios aéreos OTAN en el Teatro de Operaciones.

Al estar fuera de la zona de responsabilidad del Batallón español, este no nos podía proporcionar escolta y cartografía de la zona. Son 150 Kms por carretera, pero entonces estas no eran transitables y había que ir por caminos no

asfaltados. Recurrimos al batallón británico para escolta durante el trayecto, teníamos que cruzar algunos puntos conflictivos como Gognri Vakuf, que requería la protección con medios blindados, y nos suministraron la cartografía necesaria, frecuencias radio para la ruta y un punto de encuentro a unos 50 Kms para unirnos a un convoy logístico y cruzar con ellos Gorgni Vakuf.

Todos los equipos instalados en nuestro nuevos Nissan, habían sido probados en territorio nacional funcionando correctamente, pero no

*Convoy esperando a que finalizase el bombardeo sobre Gognri Vakuf*



hubo tiempo de hacerlo al conjunto del sistema. A unos 15 Km de Dvulge tuvimos que hacer la primera parada para plegar todas nuestras antenas de comunicación pues los anclajes no aguantaban los movimientos provocados por el terreno y consecuencia de ello, nos quedamos sin comunicación con el exterior, solo entre nuestros vehículos a través de los Motorola.

El trayecto fue algo complicado porque la ley de Murphy se cumplió a rajatabla. Sin comunicaciones para coordinar con los británicos, problemas mecánicos en uno de los vehículos, problemas en los controles de seguridad, pero finalmente llegamos por escasos minutos, a nuestro punto de encuentro con el convoy logístico.

La ruta de Dvulge a Vitez como antes he mencionado son aproximadamente 150 Kms, lo que nos supuso entorno a 10 horas, por las paradas en controles y cerca de tres horas para poder cruzar Gognri Vakuf que estaba siendo bombardeada.

Nuestra estancia en Vitez fue de gran utilidad para el entrenamiento específico en el

teatro de operaciones. Lo realizamos con un equipo británico de TACP que se encontraban apoyando al Regimiento Cheshire.

Vitez era un enclave bastante complicado, a un lado de las instalaciones estaba la zona croata y en la opuesta la musulmana, y nosotros en medio, más de un proyectil silbó sobre nuestra posición y alguno cayó en el interior del campamento muy próximo a nosotros. Pero este tipo de ataques tenían una duración muy limitada, lo que tardaba una patrulla de vehículos blindados Warriors en salir del campamento y en breve restablecer la tranquilidad.

Finalizado nuestro entrenamiento en Vitez recibimos la orden de volver a Dvulge, misma ruta sentido contrario y nuevamente con un convoy logístico británico que iba también a Dvulge. Pero esta vez éramos nosotros los que teníamos que dar la protección. Fueron 7 horas y sin grandes complicaciones salvo mecánicas.

Con la estafeta semanal del Ejército del Aire regresó parte del destacamento y quedamos en

*Base británica en Vitez*





TACP en Vitez

el teatro su comandante, los Capitanes Nebot y Vallas, el brigada Avilés, los sargentos 1º Jerez y Rodrigo y los cabos 1º Fornos y Garrote. Y de ahí nos incorporamos a Medjugore para despliegue y dar cobertura al Batallón español SPABAT.

### INCORPORACIÓN AL BATALLÓN ESPAÑOL

El Batallón español entonces estaba formado por la Agrupación Canarias al mando del coronel jefe del Tercer Tercio de la Legión con el siguiente despliegue : En Medjugorje se encontraba el mando y la plana mayor en una instalaciones que anteriormente habían sido un centro turístico; en Divulge, próximo al aeropuerto de Split se encontraba la unidad logística; en Drácevo, en una antigua nave textil y contenedores estaba la principal base del grupo táctico; con un destacamento permanente en Jablanica ubicado en un campo de fútbol dotado con contenedo-

res y refugios; y un destacamento esporádico, más frecuente por días, en Mostar en el barrio musulmán y cerca del Cuartel General del IV Cuerpo del BiH.

Para dar la correspondiente cobertura al batallón español nuestro despliegue fue el jefe del destacamento en Medjugore, un TACP en Jablanica y el otro en Dracevo para cubrir los despliegues en Mostar.

Nuestra incorporación al batallón español fue algo complicada, por una parte, e insisto esto hace 25 años, nuevamente nos manifestaron que no comprendían nuestra presencia y además tenían algunos otros problemas que atender. El coronel jefe de la agrupación junto a su plana mayor, autoridades locales

y medios de comunicación estaban retenidos en Mostar.

En esos días se encontraba de visita de inspección al Teatro de Operaciones el general jefe de las Fuerzas de Acción Rápidas del Ejército de Tierra, entonces General de División D. Agustín Muñoz-Grandes.

El General me pidió que le contase nuestra situación y problemática. Resultado de ello me encomendó una presentación al Estado Mayor de la SPABAT sobre el papel de los TACP. Ello nos facilitó en gran parte nuestra misión, el general jefe de las Fuerzas de Acción Rápidas si entendía y apoyaba la necesidad de nuestra presencia.

Efectuado el despliegue a Jablanica y Dracevo/ Mostar comenzó nuestro día a día, trabajando en conducciones aéreas a todo tipo de aviones OTAN, desde A-10, F-16, F-18, Tornados, Jaguar, Entendard hasta el AC-130 Gunship.

TACP después del ataque





*Ataque en Mostar*

En el terreno entonces las condiciones de vida no eran fáciles, nuestros vehículos no eran aptos para el teatro de operaciones, no solo por los problemas antes mencionados de comunicaciones, sino por carencia de blindaje. Teníamos que trasladar asiduamente todos los equipos a un BMR inicialmente «de prestado», incluida la llamada «catalítica» hasta que en destacamentos posteriores se asignaron de forma fija y adaptados BMR a los TACP.

El TACP de Drachevo/Mostar como hábitat estaba en un contenedor en Drachevo y el resto en un BMR aparcado próximo al Cuartel General del IV Cuerpo del BiH (barrio musulmán de Mostar) allí sufrimos un ataque de mortero donde se vieron involucrados dos de los componentes del TACP,

gracias a los chalecos anti-fragmentos solo uno resultado herido leve, suerte que desgraciadamente no corrió un legionario de la tripulación del BMR que resultó con heridas muy graves.

El destacamento de Jablanica estaba instalado a la intemperie bajo la escalera de las gradas del campo de fútbol. Lo que entonces era el «máximo» para proteger todos los equipos del TACP. Se suponía que el hormigón de la escale-

ra proporcionaba protección y por ello, caso de bombardeo, no era necesario entrar en los refugios excavados en el suelo. No obstante, este alojamiento no estaba exento de frío, calor y también goteras, pero es lo que había.

Nuestra labor, aunque desconocida o ignorada en un principio fue importantísima. A nivel OTAN fuimos una pieza fundamental para el establecimiento de toda una red que apoyara la utilización posterior del poder aéreo. Nuestro indicativo de Bullfighters, adquiría día a día más renombre y pasó a ser un orgullo del destacamento. Al estar destacados en el sur del teatro, donde la meteorología era mejor y por nuestro conocimiento de la operación nos llevó a ser los TACPs que mayor número de conducciones realizábamos.

Lo que nos permitía localizar todos los objetivos considerados amenazas para nuestras fuerzas y llegado el caso poder actuar con máxima precisión.

Aquellos que en un principio no entendía nuestro papel fueron poco a poco entendiéndolo. Finalmente, en algún momento difícil, que los hubo, nos pidieron presencia aérea. Y solo ella y alguna pasada a baja cota y el simple lanzamiento de bengalas consiguieron devolver las aguas a su cauce.



*Medalla otorgada por la participación en la misión*

## CONCLUSIONES

Los TACP del Ejército del Aire, integrados en la EZAPAC, son una pieza fundamental para dar cobertura aérea a las fuerzas desplegadas en el teatro de operaciones.

El destacamento cumplió con su misión en situaciones difíciles y con unos medios muy diferentes a los actuales, era lo que había y lo mejor que teníamos y se puso a nuestra disposición por la importancia de la misión.

Resaltar el trabajo de los destacamentos posteriores, en diferentes teatros de operaciones, que continuaron con la labor iniciada y gracias

*El autor con los oficiales de la misión antes del volver a casa*



a ello, también, el reconocido prestigio de la EZAPAC.

El primer destacamento considero que fue un éxito gracias al apoyo de todo el Ejército del Aire que lo afrontó como un nuevo reto necesario a superar, y se hizo «con nota», para dar cobertura con medios aéreos a nuestras fuerzas. Pero nada hubiera sido posible sin la preparación, entrega, disciplina, lealtad y mentalidad de todo el equipo de TACP.

De las dificultades, una vez superadas, también se sacan grandes beneficios: Llegue con un indicativo que no me gustaba nada Bullfighter y ahora me siento orgulloso de él; muchos de los reticentes a nuestra llegada actualmente son magníficos compañeros y amigos; muchos de los que inicialmente no conciben moverse por un teatro de operaciones sin un FAC; hemos conseguido cambiar la mentalidad, entonces sería impensable que personal del Ejército de Tierra y la Armada realizasen el curso de JTAC (Joint Terminal Attack Controller) como actualmente lo están haciendo; y tenemos una EZAPAC que con diferentes cometidos es una de las mejores unidades del Ejército del Aire.

Muchas gracias a todos los que hicieron posible que este primer destacamento aerotáctico del Ejército del Aire fuese un éxito y «un primer paso al futuro». ■

*Contingente justo antes de regresar de la misión*

