



La Patrulla Marítima española en la antigua Yugoslavia:

Operación Sharp Guard

MIGUEL ANGEL FALLA PIÑERO
Comandante de Aviación

DESDE el verano de 1993 hasta hoy han pasado casi dos años. Dos años durante los cuales el Ala 21 (Grupo 22) con su dotación de P-3B ha participado y continúa participando en una de las primeras acciones tomadas por las Naciones Unidas y llevada a cabo por la Alianza Atlántica, en la antigua Yugoslavia: la operación *Sharp Guard*.

Esta operación, pese a su larga vida, es la gran desconocida para los ciudadanos en general.

Todos hemos visto en televisión, escuchado en la radio o leído en la prensa, como abandonaba puerto alguna fragata española rumbo al Adriático donde se uniría a una fuerza multinacional, o como había atracado un barco logístico de la Armada en algún puerto de la costa Mediterránea transportando algún Tercio de la Legión después de haber sido relevado por otro, o como los Hércules del Ala 31 llevaban material humanitario en ayuda a las víctimas de la guerra, o como nuestros soldados como fuerza componente de UNPROFOR sobrevivían a los duros inviernos en tierras lejanas, o como los F-18 de Zaragoza y de Torrejón se sumaban a la operación *Deny Flight* haciendo vuelos de vigilancia y reconocimiento sobre Bosnia-Herzegovina.

Integrados plenamente en la Operación SHARP GUARD, aviones P-3 del Ala 21 del Ejército del Aire controlan el tráfico marítimo en el mar Adriático, con el objetivo de impedir la importación de equipos y armamento militar con destino a alguna república de la Federación de Repúblicas de Yugoslavia.

Pero, pocos ciudadanos conocen, que existe un avión de Patrulla Marítima español (MPA) desplegado al sur de Italia que, junto a otros países de la OTAN, interviene en el embargo de armas a la antigua Yugoslavia, por vía marítima, decretado por las Naciones Unidas.

Por otra parte, viendo el transcurso de los hechos y debido al empeoramiento en las hostilidades entre las antiguas repúblicas que conformaban Yugoslavia, la ONU tomó la decisión de dictar una serie de resoluciones entre las que estaba la 820, y por la cual se imponía el citado embargo.

A raíz de esta resolución la OTAN y la UEO aunaron esfuerzos y se puso en marcha la operación *Sharp Guard*. Teniendo como objetivo principal, controlar el tráfico marítimo en el mar Adriático, e impedir así, la importación de equipo y armamento militar con destino a alguna república de la Federación de Repúblicas de Yugoslavia.

Una vez establecida la operación *Sharp Guard* y en apoyo al cumplimiento de la resolución 820 dictada por la ONU antes citada, España, a través del Ejército del Aire, ofreció la colaboración de personal y material de Patrulla Marítima, que se uniría al resto de los participantes de la operación *Sharp Guard* en la Base Aérea italo-norteamericana de Sigonella, situada al Este de la isla de Sicilia (Italia).

Una vez iniciada la operación y en el transcurso de la misión de patrulla y vigilancia marítima en el Adriático,

se asume el riesgo de que fuerzas de Mar, Aire o incluso de Tierra próximas a costa, pertenecientes a la antigua Yugoslavia, sean potencialmente enemigas. Y también en contrapartida se tiene el apoyo de una fuerza multinacional combinada de la OTAN, UEO y otros países, siempre expectante a cualquier acaecimiento.

MANDO Y CONTROL

A través de la cadena de Mando y Control se despliega el destacamento del Ala 21 (Grupo 22) a la Base Aérea de Sigonella. Estos despliegues se realizan cada mes, con una duración de 15 días y durante los cuales estamos integrados plenamente en la fuerza multinacional que realiza la operación *Sharp Guard*, cuyo control operativo lo ejerce el Mando Aero-Marítimo del Mediterráneo (COMAIRMED) el cual le ha sido delegado del Mando Naval de Europa Meridional (COMNAVSOUTH).

A diferencia del resto de los países participantes en la operación, el Mando Operativo no lo tiene SACEUR (Mando Supremo Aliado de Europa), sino que lo mantiene la autoridad española. Ya que como todos sabemos no estamos integrados en la estructura militar de la OTAN y por tanto, como máximo, España podrá delegar el Control Operativo (OPCON) manteniendo siempre suyo el Mando Operativo (OPCOM) según el modelo español de participación en la OTAN aprobado el 18 de enero de 1988.

En estos 15 días antes mencionados se realizan una media de 80 horas de vuelo con una única tripulación y el apoyo insustituible e indispensable de un equipo de mantenimiento.

El apoyo a la misión viene a cargo, en tierra, por parte del Centro de Apoyo Táctico (TSC) cuyo personal pertenece a la US. NAW, y el cual, para cada vuelo, da a la tripulación un briefing completo y exhaustivo de la misión. Este briefing abarca temas tan diferentes como interesantes e importantes, desde la más reciente posición de la fuerza naval multinacional en la zona de operaciones, hasta los datos y tácticas a emplear en caso de tener contacto de submarino,

pasando igualmente, por las últimas noticias obtenidas sobre inteligencia en cuestión de armamento, de posible utilización por parte de los potenciales enemigos, o decisiones adoptadas en reuniones entre los líderes de las diferentes repúblicas en conflicto. Y una vez en vuelo, el apoyo a la misión viene a cargo de la Unidad de Control Aéreo (ACU) asignado para la misma. Este ACU es el encargado de dirigir al MPA a cada contacto que el considera importante o sospechoso, y sobre el cual se realiza un pequeño interrogatorio.

Una vez realizada la misión y ya en la base, la tripulación tiene un debriefing, de nuevo en el TSC, donde se comentan los hechos acaecidos y los resultados obtenidos, confeccionándose un mensaje sobre todo lo destacable durante el vuelo.

Este Centro de Apoyo Táctico pertenece y por tanto está incluido en otro organismo superior llamado MACA (Autoridad de Control Aero-marítimo) que es la que en realidad auna los esfuerzos participantes en la misión aeromarítima.

AREA DE OPERACIONES

En julio de 1993 partió de la Base Aérea de Morón (Sevilla), el primer Destacamento enviado por España a la operación *Sharp Guard*. Desde entonces hasta ahora el área de operaciones apenas ha variado, por tanto se sigue ejerciendo el control sobre el tráfico marítimo en toda la zona del Mar Adriático. Este control sobre todos y cada uno de los barcos en la zona se realiza desde el aire con aviones de Patrulla Marítima en toda su gama P-3B españoles, P-3C holandeses, P-3P portugueses, Atlantic italianos, Nimrod ingleses, etc.... Por este motivo y para ejercer plenamente dicho control siempre hay un MPA volando permanentemente en la zona.

Aunque si bien últimamente ha habido algún país que ha dejado de participar en dichas misiones, como es el caso de Canadá. Esta ausencia, debido al gran número de horas que hay que volar y que los aviones participantes están muy justos, no se puede cubrir y por lo tanto existen algunos



«huecos» en esa citada cobertura de H-24 en el área de operaciones. Esto ha ocasionado reajustes en la programación de los vuelos siendo estos ahora algo más cortos, que en los primeros destacamentos realizados, pero han aumentado en frecuencia y por tanto en número.

LA MISION

Una vez que la ONU en abril de 1993 adopta la resolución 820, en junio de este mismo año se crea la operación SHARP GUARD para poderla llevar a cabo. Por tanto debemos tener presente que es una operación de ayuda humanitaria ejercida a requerimiento de las Naciones Unidas y en defensa de los derechos humanos ya que es el espíritu que mueve a esta organización.

La misión consiste en ejercer un férreo control sobre cada barco que cruce el área de operaciones. Para ello los aviones de patrulla marítima (MPA) bajo la dirección de la unidad de control aéreo (ACU), que es el buque aliado asignado para dicha tarea,



realiza una búsqueda a través de sus sensores, de los objetivos que por su rumbo, velocidad etc... resultan sospechosos. Entre estos contactos y el MPA se establece un escueto diálogo en el cual, se pone de manifiesto todos los detalles que para el control marítimo, necesita la misión. Esta información es de nuevo transmitida desde el MPA al ACU. Y éste, una vez realizadas las averiguaciones y comprobaciones oportunas, dará el

conforme definitivo o el exigir que dicho contacto adopte un determinado rumbo y velocidad para proceder a su inspección por parte del buque aliado más cercano al mismo.

Para realizar esta misión, es necesario una tripulación perfectamente entrenada y coordinada. Esta tripulación está compuesta por especialistas: tres pilotos, dos mecánicos/observadores, dos navegantes, dos coordinadores tácticos, un radiotelegrafista, dos ra-

Los despliegues del destacamento del Ala 21 (Grupo 22) se realizan en la base aérea de Signorella una vez al mes, con una duración de quince días, durante los cuales realizan una media de 80 horas de vuelo con una única tripulación y el apoyo insustituible e indispensable de un equipo de mantenimiento.

daristas/ESM, dos acústicos, un electrónico/observador, un armero/observador y un fotógrafo. Todos ellos hacen que la misión se pueda realizar y que pese a la larga duración de la misma, aproximadamente nueve horas, ésta concluya con la plena satisfacción del resultado obtenido.

Como reflexión, es necesario poner de manifiesto que esta misión se lleva realizando hace ya casi dos años, que duda cabe, que están salpicadas de anécdotas, inquietudes, cansancios, averías, reparaciones, insomnios, y un largo etc... que todos juntos y en una valoración general, nos deja un sabor dulce en la boca, ese sabor dulce es el sabor que proporciona el placer de haber realizado satisfactoriamente algo verdaderamente importante y en beneficio de la humanidad y sus ideales ■