

# Misiones de CAP

# Policiá del cielo

JOSÉ TEROL  
Comandante de Aviación  
Fotografías del Autor



*La configuración de armamento de los F-18 españoles les permitía realizar acciones Aire/Superficie o SEAD (supresión de defensas aéreas enemigas) durante el transcurso de una misión CAP, algo imposible para cualquier otro avión de la OTAN presente en la zona.*

Dentro del conjunto de misiones que los aviones españoles han llevado a cabo sobre territorio bosnio, las de CAP (Combat Air Patrol) tuvieron como fin el impedir el uso del espacio aéreo a los tres bandos enfrentados, vigilando permanentemente el cielo para evitar que se realizasen vuelos no autorizados. Esta es la crónica de una misión CAP genérica de las llevadas a cabo durante los periodos más activos del conflicto, narrada simultáneamente en tercera y primera persona y en tiempo pasado pues con el final de la Operación Deny Flight en diciembre de 1995 este tipo de misión ya no fue requerida habitualmente por el mando de las operaciones.

**P**ARA los mecánicos y pilotos de los F-18 españoles toda misión comenzaba tres horas antes de la hora prevista de despegue. Los primeros se encargaban de revisar el perfecto estado de los aviones designados para volar y de los aviones reservas. La carga de combustible, las presiones de los circuitos, la configuración de armamento, todo era comprobado repetidamente, incluso teniendo la certeza de que el equipo de mantenimiento anterior había dejado los aviones en perfecto estado. Mientras tanto, los pilotos se reunían con el personal de Inteligencia y recibían un detallado briefing sobre la situación actualizada del teatro de operaciones, lo que incluía: acontecimientos políticos, acciones de los contendientes sobre el terreno, actividad electrónica, cambios en las amenazas antiaéreas, pronóstico meteorológico, y los procedimientos y claves de autenticación vigentes en el transcurso de la misión – El briefing de inteligencia suponía un auténtico secuestro de los pilotos pues se hacía a rigurosa puerta cerrada. Hay que reconocer que esa era la única forma de poder concentrarse en la misión, especialmente dentro de un entorno de frenética actividad como el Destacamento de Aviano. Siempre el punto al que más atendíamos era a los posibles síntomas de que los serbios hubieran emplazado alguna batería SAM, ya que su aparición por sorpresa en una zona no prevista complicaba especialmente el desarrollo de la misión. A continuación, los pilotos que iban a



*Aunque diversos tipos de aviones de la OTAN realizaron misiones de CAP sobre Bosnia, ninguno disponía de la capacidad de combate de los F-18 españoles (Fotos L. Cagliari, vía J. Terol)*

volar en una misma formación comenzaban el planeamiento conjunto y en esta ocasión era el jefe de la formación quien en otro extenso briefing describía cronológicamente como se iba a desarrollar la misión; to-

dos los factores a tener en cuenta por los pilotos eran señalados: responsabilidades de cada uno, rutas de navegación, reglas de actuación con un avión no identificado, respuesta ante actos hostiles, fraseología a utilizar en las comunicaciones, horarios a cumplimentar, control del consumo de combustible, procedimientos de reabastecimiento, reacciones ante emergencias por fallos en los aviones, etc... cada una de las posibles situaciones era descrita y quedaba fijada una única reacción ante ella. Al finalizar la reunión de la formación, el jefe se dirigía al Centro de Alerta del Destacamento donde confirmaba los últimos datos de la misión que hubieran llegado desde Vicenza, donde se encontraba el centro de planeamiento y control de las operaciones, mientras que su punto cargaba en las unidades de memoria los datos de la misión que posteriormente el propio avión introducía en sus ordenadores automáticamente, y rebobinaba las cintas grabadoras donde quedaría recogido todo lo acontecido durante el vuelo. El último trámite antes de dirigirse a los aviones era equiparse con un completísimo equipo de vuelo y supervivencia que naturalmente incluía entre otros elementos armamento personal y munición, así como una cámara fotográfica, un diccionario de serbo-croata y agua potable para ser consumida durante los largos vuelos. Estaba prohibido volar con emblemas de unidades en el mono de vuelo o documentación personal que permitiera la identificación de los pilotos, quienes finalmente eran sometidos a un detallado interrogatorio y comprobación sobre lo que llevaban consigo y sobre el conocimiento de las claves de rescate que debían tener memorizadas. Durante el ritual de equiparse y al mismo tiempo deshacerse de todo tipo de documentación personal. En el subconsciente de los pilotos estaba siempre presente la posibilidad de ser derribados en esa misión, y es por ello que todos repasábamos con meticulosidad nuestro equipo, donde no eran pocos los que incluían más



*Un avión cisterna KC-135 de la Guardia Nacional norteamericana suministra combustible a un F-18 español.*

de un cargador extra de munición para la pistola ... por si acaso— Una vez pasados los severos controles de seguridad que protegían a los F-18, los pilotos, acompañados por personal auxiliar, se encontraban con mecánicos y armeros en el aparcamiento y juntos realizaban una última inspección externa del avión y armamento, y una vez concluida, el piloto se ataba los atalajes en la cabina. Durante la puesta en marcha, el jefe de la formación escuchaba por radio las con-

bombas y misiles y despedir así a la formación. Los instantes de espera antes de entrar en pista permitían hacer el último repaso mental de la misión mientras a tu lado rodaban aviones tan diversos como un AWACS de la OTAN con matrícula de Luxemburgo (país que no tiene Fuerza Aérea) o un Prowler de la US NAVY. En no pocas ocasiones las tripulaciones extranjeras se quedaban mirando fijamente a nuestros aviones, probablemente con incredulidad,

comprobaban el funcionamiento en vuelo de sus sistemas defensivos, sensores, sistemas de navegación y armamento. El tránsito hacia Bosnia se hacía sobre el Mar Adriático, a gran altitud y cruzándose con el denso tráfico de aviones de la OTAN que durante las 24 horas del día iban y venían entre el espacio aéreo bosnio y las bases italianas. La entrada en un teatro de operaciones activo requería la utilización de determinadas rutas seguras así como el realizar procedi-

*Durante una misión de CAP por encima de los 20.000 pies comienza a amanecer cuando en el suelo todavía era completamente de noche.*



diciones meteorológicas y confirmaba con el Centro de Alerta las últimas variaciones en la misión, si algún avión tenía algún problema el piloto pasaba inmediatamente a uno de los aviones reserva que se encontraba listo para el caso. Unos veinte minutos después de iniciada la secuencia de puesta en marcha, los aviones rodaban hacia la zona de armado situada en cabecera de pista, donde un equipo de armeros esperaba para desactivar los últimos seguros de cañones,

debido a lo asimétrico de nuestras configuraciones de cargas externas.

Una vez en el aire comenzaba un recorrido de comunicaciones por distintos canales de radio con diferentes controladores, rumbó hacia el área de operaciones que se encontraba a cuarenta minutos de vuelo. Mientras tanto, se había sobrevolado la laguna de Venecia y el resto del trayecto se realizaría hacia el sur sobre el Mar Adriático entre costas croatas e italianas. Durante este trayecto los aviones

mientos que entre otras acciones contemplaban el activar todos los sistemas de autodefensa de los aviones y adoptar formaciones tácticas especiales que reducían la vulnerabilidad. Comenzaba entonces una prolongada vigilancia del espacio aéreo bajo la supervisión de un controlador de la OTAN que se encontraba a bordo de un avión de vigilancia volando sobre aguas del Adriático. Cada contacto en el radar era identificado por los aviones en patrulla visualmente o por

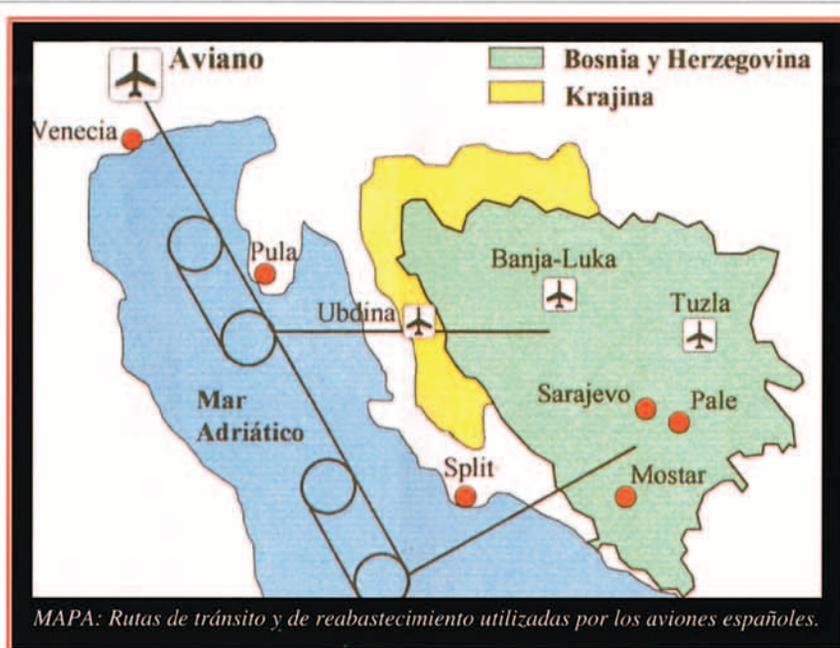
medio de los sensores infrarrojos con capacidad de detectar la imagen térmica en la oscuridad. En caso necesario, toda aeronave no autorizada era advertida por radio para que aterrizase o abandonase el área bajo la amenaza real de ser derribada. Los aviones en patrulla utilizaban rutas aleatorias sobre Bosnia y Herzegovina, si

bien siempre se puso especial atención sobre los aeródromos del área, como Ubdina, Tuzla o Banja-Luka; en zonas conflictivas como el corredor de Posavina, el dedo de Dobojo o la bolsa de Bihać; y en ciudades importantes como Sarajevo, Mostar o Gorazde. El peor enemigo durante las misiones de CAP fue la monotonía

ya que eran muchas horas observando las pantallas del radar y del FLIR sin que nunca pasara nada, manteniendo el avión en línea de vuelo con el piloto automático y realizando "hipódromos" repetidamente. Tan sólo y muy de vez en cuando la repentina voz del controlador del AWACS por la radio advirtiendo a algún avión furtivo en la zona, permitía ilusionarse con la posibilidad de que nos asignaran la investigación de aquella traza no identificada. La maniobra para interceptar e identificar un "boogey" (bandido o avión no identificado potencialmente enemigo) que solía volar muy lento y a muy baja altura no era sencilla: Se trataba de alcanzarle lo antes posible al tiempo que el jefe de la formación descendía desde gran altura para proceder a su identificación, bien a la vista o a través del FLIR en el caso de misiones noctur-



*Jefe de formación  
en una misión CAP  
en tránsito hacia  
el sector de vigilancia.*



MAPA: Rutas de tránsito y de reabastecimiento utilizadas por los aviones españoles.

nas, disminuyendo la velocidad en el último momento para no adelantarle, mientras el punto permanecía por detrás y por encima del jefe con el fin de cubrir su sector trasero.

La principal amenaza para los aviones que operaban sobre Bosnia y Herzegovina se encontraba en las numerosas baterías de artillería antiaérea y de misiles tierra-aire serbios desplegadas en el área y cuyo carácter de móviles, y por lo tanto de difícil localización, les hacía especialmente peligrosas. Ocasionalmente los alertadores de amenazas de los F-18 indicaban que uno de los aviones de la formación se encontraba amenazado por el radar de guiado de un misil, e inmediatamente el piloto activaba los sistemas de autodefensa de último recurso y comenzaba a realizar maniobras evasivas al tiempo que buscaba con la vista la estela del posible misil en vuelo. Afortunadamente todas estas situaciones nunca tuvieron fatales resultados en el caso español, aunque algunos aviones de la OTAN fueron alcanzados, y en algún caso derribados. El derribo del F-16 americano del capt. O'Grady nos descubrió que los aviones de la OTAN no eran invulnerables a los SAM serbios. Los que conocíamos el pasado de Scott

O'Grady en el conflicto (estuvo en la formación que derribó tres aviones Galeb serbios en febrero del 94) sabíamos que en caso de ser capturado su situación no hubiera sido "cómoda".

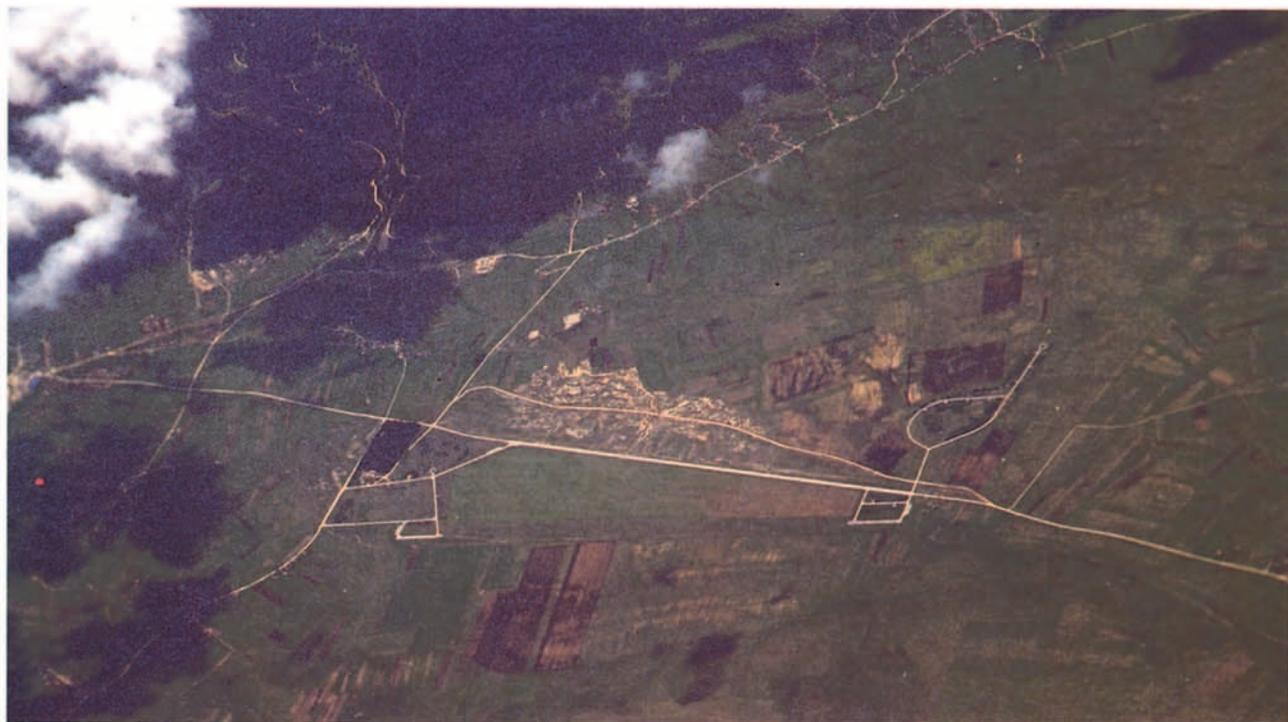
El factor que condicionaba el cumplimiento de la misión por encima de cualquier otro era la autonomía de combustible. Cada cierto periodo de tiempo se hacía necesario abandonar la zona y dirigirse hacia el Adriático donde una completa flota de aviones cisterna permanecía a la espera de los cazas. Llegando a las proximidades del avión cisterna asignado, se establecía contacto visual y por radio con

él para poco más tarde haber llenado los depósitos y poder entrar en la zona del conflicto con los depósitos nuevamente llenos. Las misiones se volaban ante todo ajustando el Fuel Flow o consumo de combustible, pues de ello dependía el poder respetar los restringidos horarios disponibles para el contacto con los aviones cisterna. El reabastecimiento en sí suponía todo un descanso, pues rompía la monotonía, la amenaza SAM desaparecía temporalmente y era el momento de desconectar el piloto automático para volar "manualmente" una de las maniobras que mejor demuestran "la finura" (y el temple, especialmente de noche y escaso de combustible) de un piloto como es el enganche con la manguera del cisterna.

Una vez finalizado el tiempo de misión asignado y confirmada la llegada del relevo, las formaciones eran autorizadas por los controladores a regresar a la base. En el caso de las misiones de CAP esto suponía que después de más de tres horas y media de vuelo todavía quedaban otros 45 minutos hasta tomar tierra. En el transcurso del regreso y ya sobre el mar se desactivaban los sistemas más inmediatos de autodefensa y se relajaba tanto la formación táctica como las conversaciones por la radio. Se llamaba a Vicenza para pasar el informe de la misión y al Centro de Alerta de Aviano solicitando las condiciones meteorológicas actualizadas del campo y de los alternativos, e informando sobre



Un F-18 español sobrevuela la ciudad sitiada de Sarajevo durante la primavera de 1995.



La vigilancia de puntos conflictivos tenía prioridad en las misiones de CAP. En la imagen un aeródromo furtivo en Bosnia construido sobre la recta de una carretera y cuyos refugios para aviones se encuentran enterrados en las colinas próximas.



F-18 del Ala 12 en vuelo de recuperación hacia Aviano sobre el Adriático.

posibles averías en los aviones que regresaban y sobre el consumo de armamento con el fin de que mecánicos y armeros se encontraran preparados al regreso de los aviones. Ya en las cercanías de Venecia eran los controladores de Aviano quienes coordinaban la maniobra de aproximación hasta que los aviones tomaban tierra. Nunca hubo excesivas demoras, pues los aviones que procedían de Bosnia tenían total prioridad. La aproximación a Aviano con mala meteorología

requería el tener un cuidado especial por la proximidad a los Alpes Dolomitas que convierte en muy peligrosa cualquier desviación hacia el norte de la ruta de aproximación. Una vez en el suelo los armeros procedían a colocar las pinzas de seguridad en los soportes del armamento y a partir de entonces comenzaba la siempre complicada maniobra de aparcar dos F-18 en un espacio físico diseñado para ser utilizado por un único avión, algo a lo que obligaba el grado de saturación

de la base italiana. Una vez parados los motores, los mecánicos se hacían cargo de los aviones, y los pilotos, después de depositar el equipo de vuelo y supervivencia, se dirigían al Centro de Alerta donde informaban de la duración del vuelo y del combustible recibido de los aviones cisternas, pasando posteriormente a la célula de Inteligencia donde entregaban para su destrucción toda información clasificada que hubieran llevado en el avión y donde eran sometidos a un interrogatorio sobre lo más significativo acontecido durante la misión. Finalmente, los pilotos de la formación se reunían en un recinto independiente donde se analizaban las cintas de video grabadas en vuelo con el fin de descubrir errores cometidos y establecer procedimientos que evitasen su repetición en misiones posteriores. Con esta reunión concluía la misión y las tripulaciones eran autorizadas a tomarse un limitado descanso al tiempo que un nuevo equipo de mecánicos y armeros preparaban los aviones para el siguiente vuelo ■

(Crónica basada en el libro "OPERACION ICARO. Españoles en los cielos de Bosnia", José Terol, 1996. Pendiente de publicación).



*El supervisor de carga*

# El reabastecimiento visto desde dentro

**ADOLFO BORREGO CORRALES**  
*Subteniente de Aviación*

**MANUEL ASENSIO MARTINEZ**  
*Sargento 1º de Aviación*

**E**NTRE las diferentes operaciones a realizar por el supervisor de carga (S.C.) del Hércules (T-10), hay dos en las que más activamente se participa durante el vuelo; estas son: lanzamientos de carga y personal y el reabastecimiento en vuelo.

Dentro del reabastecimiento tenemos operaciones de instrucción y reales; hablaremos de las experiencias vividas desde el puesto del observador (S.C.) en las de tipo real.

Podríamos decir que somos un controlador de G.C.A. para el A.A.R.C.

(controlador del cisterna) y para el avión receptor.

El receptor nos da por radio su situación cuando está próximo al avión nodriza y comienza la primera misión del S.C. constatando la presencia y a su vez confirmando la posición del receptor al A.A.R.C. Es aquí cuando se siente esa sensación de protagonismo en esta misión acompañada de una tensión especial debido al riesgo e importancia de la operación. Aún será mayor esa tensión, cuando el reabastecimiento se realice de noche.

El receptor pasará por diferentes etapas, estas son:

**Observación.-** Vuelo en formación con el cisterna a 500 pies a la derecha, debajo y detrás de éste. El S.C. constata número y tipo de aviones en espera para el reabastecimiento.