

# LA PARTICIPACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL CONFLICTO DE LA ANTIGUA YUGOSLAVIA (\*)

Ricardo Rubio Villamayor  
*GD del Ejército del Aire.*

## **Introducción**

En primer lugar quiero agradecer las palabras del almirante Balbás hacia mi persona y también agradecer en nombre del Ejército del Aire, a este Centro por brindarle la oportunidad de hacer una exposición sobre su participación en el conflicto de la antigua Yugoslavia.

Ésta, como se ha dicho es la última presentación de un ciclo que se hace sobre el empleo de las Fuerzas Armadas españolas en aquella región.

Personalmente, no he tenido la posibilidad de asistir a las de mis compañeros del Ejército de Tierra y Armada, por lo que puede que en algún momento de la exposición haya solapes en algunos aspectos.

En cualquier caso, dado que no todos los asistentes, hoy aquí, habrán podido estar en las anteriores conferencias, no está de más que puntos importantes y no específicos de cada Ejército se repitan.

## **Proceso de participación**

La participación de las Fuerzas Armadas españolas en el conflicto de la antigua Yugoslavia, se inicia cuando por resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, de febrero de 1992, se decide establecer una Fuerza de Protección (UNPROFOR), en las llamadas Zonas Protegidas de Naciones Unidas (UNPAS).

España no participó en las primeras fases (despliegue) de esta UNPROFOR, hasta que posteriormente, se amplía el mandato con la misión de asistir y proteger el reparto de ayuda humanitaria y la liberación de detenidos. Es en esta nueva fase (septiembre de 1992) donde por decisión del Gobierno, las Fuerzas Armadas españolas hacen acto de presencia, con una agrupación de tropa del Ejército de Tierra.

En el mes de mayo de 1993, el mandato para las operaciones militares en la zona fue ampliado para incluir entre sus misiones la de interposición y protección de áreas seguras.

---

(\*) Conferencia pronunciada en el paraninfo de este Centro, el día 23 de septiembre de 1997.

Posteriormente se incrementa la presencia de la fuerza multinacional, ampliándose las áreas de responsabilidad. Así aparecen las operaciones *Shard Guard* (embargo naval) y *Deny Flight* (control del espacio aéreo).

Como consecuencia de los acuerdos de Dayton, en el mes de diciembre de 1995, el Consejo de Seguridad autorizó establecer una Fuerza de Implantación de la Paz (IFOR), para hacer cumplir los términos de los citados Acuerdos a las partes implicadas.

A partir de este momento, Naciones Unidas cedieron a la OTAN el mando y control de las operaciones militares, teniendo como misión principal, vigilar que por las partes contendientes se cumpliese lo dispuesto en los acuerdos de Dayton, sobre todo en lo referente a controlar el alto el fuego y establecimiento de zonas para separación de interentidades.

Transcurrido un año de la operación IFOR, y aunque fueron muchos los logros alcanzados, todavía quedaba mucho por hacer. Ello llevó a la comunidad internacional a cuestionar la necesidad y duración de la fuerza militar necesaria y precisa para estabilizar la zona.

Tras largos debates con la comunidad internacional, OTAN tomó la decisión de mantener una fuerza por un periodo de 18 meses (hasta julio de 1998), a partir del mes de diciembre de 1996. Esta operación para estabilizar la zona paso a denominarse SFOR, considerándose a efectos militares como una continuación de IFOR.

Es decir, el análisis de este proceso de participación nos define tres fases que dan lugar a tres operaciones de carácter militar: UNPROFOR, IFOR y SFOR. En la actualidad se desarrolla la operación SFOR.

En todas ellas, como ahora veremos, se han realizado y se realizan operaciones aéreas en las que participan medios de nuestro Ejército del Aire.

Antes de seguir, es conveniente apuntar cual es el proceso de participación de nuestras Fuerzas Armadas a nivel nacional que en síntesis es el siguiente:

1. El Gobierno aprueba mediante acuerdo de Consejo de Ministros, la participación en el conflicto, considerando las resoluciones de Naciones Unidas.
2. El ministro de Defensa elabora una directiva sobre el grado y forma de participación.
3. Esta directiva es remitida al JEMAD el cual a su vez la transforma en directivas operativas y planes de operaciones que distribuye a través de la cadena operativa a los mandos correspondientes.
4. Los Mandos Operativos (MOT, MON y MOA) elaboran a su vez los planes de operaciones específicos de su Ejército, a través de directivas de los JEME,s.

Como ejemplo para la participación del Ejército del Aire en IFOR el proceso fue el siguiente:

- Consejo de Ministros, octubre de 1995.
- Directiva JEMAD 155, noviembre de 1995.
- Plan operaciones JEMAD, *India-Papa*.
- Directiva JEMA 4/1995.
- CJMOA: OPLAN *Joint-Aligator*.

*¡Pausa y explicar!*

Referente al proceso y forma de participación cabe hacer constar dos aspectos importantes:

1. Cuando se tengan que modificar las condiciones de empleo de la fuerza (misión, zona y tiempo) debe aprobarse por el Gobierno la nueva propuesta.
2. Los planes de operaciones nacionales deben estar adaptados a los que elabora la OTAN para la participación en este conflicto.

### **Teatro de operaciones**

En el área del conflicto (Bosnia-Herzegovina) intervienen los principales y más típicos factores que pueden desestabilizar un país, como son los:

- De carácter étnico.
- De carácter religioso.
- Grandes diferencias en el desarrollo económico entre las partes en litigio lo que produce fuertes movimientos migratorios.

Esto hace que si bien el conflicto se puede considerar como subconvencional o de baja intensidad sea más complejo que otro de carácter generalizado. Ello se debe a dos razones principales:

- Hay más de dos partes contendientes y todas luchan entre sí.
- No hay líneas geográficas definidas que separen estas partes.

Bajo el punto de vista de las operaciones aéreas, el terreno montañoso y el clima adverso la mayor parte del año dificulta el empleo de los medios aéreos, sobre todo en operaciones contra objetivos de superficie, dado que en este tipo de conflicto la identificación positiva del objetivo es un factor determinante para poder lanzar el armamento.

Existen varios factores que producen un grado de complejidad añadida en las operaciones de paz como la que estamos considerando. Entre ellos cabe destacar los siguientes:

- **Distancia:** ya que el empleo de la fuerza en operaciones lejos de su zona de actuación normal (territorio nacional) lleva consigo, problemas de comunicaciones, transportes, servicios, apoyo logístico, etc. En el caso de Bosnia-Herzegovina y con respecto a nuestra Fuerza Aérea, este factor no ha tenido gran incidencia pues los medios operan desde una base aérea Aviano (Italia) de un país aliado y con una estructura, equipamiento y utilización muy similar a las nuestras.
- **Multinacionalidad:** las organizaciones militares de carácter multinacional, evidentemente dificultan las operaciones. Dejando a parte el componente político, este aspecto lleva consigo tener que emplear una doctrina, tácticas y procedimientos comunes e incluso que sus medios tengan el mayor grado posible de interoperabilidad, tarea no siempre fácil, cuando se emplean fuerzas ajenas a una alianza, como es el caso de OTAN y Asociaciones para la Paz. En lo que respecta a las Fuerzas Aéreas, y al ser el total de los medios de combate pertenecientes a OTAN, se utilizan sus normativas (publicaciones aliadas de táctica, etc.) lo que ha minimizado este problema. No obstante en el futuro será un factor muy importante a tener en cuenta.

— Indefinición: según un conocido dicho militar «las guerras se sabe como empiezan, pero nunca como terminan». En este conflicto, y al menos en lo que se refiere a la participación aérea, se comenzó para apoyar una operación de Policía Aérea (negación de vuelos en una zona determinada, Bosnia-Herzegovina). Pronto se vio la necesidad de aumentar su empleo con apoyo a las fuerzas de superficie, tanto en acciones de Apoyo Aéreo Táctico (CAS) como en interdicción contra vías de comunicación, centros logísticos o de comunicaciones, etc. como represalias; incluso se llegaron a efectuar operaciones de superioridad aérea como fue el ataque a la base aérea de Ubdina.

Todo ello demuestra que en este tipo de conflictos es difícil predecir la forma de empleo específico de la Fuerza Aérea, factor muy a tener en cuenta a nivel político.

### **La amenaza-riesgo**

Bajo el punto de vista de la Fuerza Aérea, el grado de amenaza en el teatro de operaciones que se analiza, se puede considerar «bajo-medio», si bien puntualmente ha podido alcanzar el grado de alto.

La principal valoración del riesgo hay que hacerla fundamentalmente en base a las defensas antiaéreas más que a la posible oposición de la aviación de combate pues aunque la parte Serbia disponía de interceptadores *MIG-29* o versiones avanzadas del *MIG-21* éstos nunca llegaron a entrar en combate con la aviación aliada.

Prueba de la capacidad antiaérea desplegada en la zona de Bosnia-Herzegovina son las 2.300 piezas artillería antiaérea convencionales; los misiles *SAM-2* y seis de gran alcance y guía radar, pasando la familia de *SAM-8/9* de guía de infrarrojos o por los *MAN-PAD* como los *SAM-7/14/16/18*, *Stinger*, etc. que constituyen en la actualidad la amenaza más alta para la Fuerza Aérea.

El peligro de los citados *MAN-PAD* radica en que:

1. Son de empleo muy sencillo.
2. Son fáciles de esconder.
3. No hay aviso de lanzamiento.
4. Están en poder de facciones extremistas (difícil control).

En este sentido no se puede olvidar, el derribo de tres aviones de combate un *AV-8* de Reino Unido, un *F-16* de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos, un *M-2.000* de Francia, así como de un *G-222* de Italia, de transporte o el impacto recibido por nuestro avión *C-212* cuando efectuaba un vuelo sobre Krajina (Croacia) el día 8 de marzo de 1994.

Como muestra de esta actividad antiaérea se pueden dar los siguientes datos:

- Se ha detectado el lanzamiento de 15 *SAM-2/6* y 61 *MAN-PAD*.
- 53 acciones de artillería antiaérea.
- 110 impactos de armas ligeras producidas, sobre todo, en aviones de transporte y helicópteros.

La presencia de misiles *MAN-PAD*, obliga a los aviones de combate a operar por encima de los 10.000 (3.000 m), sobre el terreno y a alta velocidad, lo que dificulta la identificación del objetivo.

## Participación y despliegue del Ejército del Aire

En cumplimiento de la directiva del ministro de Defensa del día 18 de noviembre de 1994, España decide enviar a la zona un destacamento del Ejército del Aire compuesto por:

- Ocho *EF-18*.                      — Un *C-212*.
- Dos *KC-130*.                    — Un *P-3*.

Previamente (agosto de 1993), y con motivo del despliegue de la primera unidad del Ejército de Tierra a Bosnia-Herzegovina, el Ejército del Aire envía tres equipos al Destacamento de Control Aéreo (TACP,s), integraron en esta unidad.

El despliegue de estos medios aéreos fue el siguiente:

- Los *EF-18* del Ala 12 y Grupo 15 alternativamente y *KC-130* del Ala 31, en la base aérea de Aviano (Italia). Esta base aérea fue seleccionada, entre otras circunstancias por estar también allí desplegados, *F-18* de los *marines* de Estados Unidos, y de esta forma facilitar un posible apoyo colateral, si fuese necesario.
- El destacamento de Aviano, lo componen unas 200 personas (aproximadamente), entre tripulaciones aéreas, especialistas y personal de servicios.
- El avión de transporte ligero *C-212* del Ala 37, con dos tripulaciones, está desplegado en la base aérea de Vicenza, desde el mes de mayo de 1993 y es empleado como avión de enlace para la V-ATAF Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) operando entre bases aéreas de Italia y zona de operaciones en Bosnia-Herzegovina.
- Un avión de patrulla marítima del Ala 21, ha estado operando desde la base aérea de Sigonella (Sicilia) como apoyo a la operación *Sharp Guard*.

Por otro lado, el Ejército del Aire tiene comisionado con carácter permanente el siguiente personal:

- CAOC en Vicenza: cinco oficiales superiores.
- Cuartel General en Sarajevo: dos oficiales superiores.
- Cuartel General COMAIRSOUTH en Nápoles: cinco oficiales superiores.

Actualmente el Ejército del Aire para la operación SFOR, ha reducido la disponibilidad de sus medios de forma que de los ocho *F-18* que inicialmente tenía desplegados en Aviano, sólo permanecen cuatro, estando los otros cuatro a requerimiento (*On Call*), dos en 48 horas y otros dos en 72. Lo mismo sucede con uno de los dos *KC-130* que permanece en España a requerimiento de siete días.

### Estructura de mando

El Mando Operativo (OPCOM), de las unidades españolas que se integran en las fuerzas multinacionales para las operaciones en la antigua Yugoslavia, es ejercido por el JEMAD quien delega este mando en los comandantes jefes de OPCOM, si bien retiene alguna atribución como:

- Reasignación de la misión.
- Asignación de fuerzas.
- Activación-desactivación de planes.
- Informar a los mandos de OTAN y fijar las Transferencias de Autoridad (TOA,s).

Asimismo el JEMAD, en el caso del Ejército del Aire, delega el control operativo de las Fuerzas al Comandante de las Fuerzas Aliadas en Europa (CINCSOUTH), quien lo podrá delegar a la V-ATAF a través de su cadena de mando, COMAIRSOUTH.

A nivel nacional el Ejército del Aire a través del comandante jefe del MOA, designa como comandante de sus fuerzas en la zona a un teniente coronel, que es a su vez jefe del Destacamento de Aviano, el cual ejerce el Mando Táctico (TACOM) de los medios aéreos atribuidos (F-18, TK-10 y T-12).

### **Análisis de las operaciones aéreas**

En relación con las operaciones de combate, en las que participan nuestros F-18, cabe destacar el enorme esfuerzo que supone una operación como *Deny Flight*, para controlar el espacio aéreo sobre una zona como la de Bosnia-Herzegovina (1/10 la superficie de España).

Teniendo en cuenta que para dicha operación los interceptadores debían tener presencia constante de las Patrullas Aéreas de Combate (CAP,s), y dadas las dificultades para situar radares terrestres de vigilancia en la zona, se tuvieron que emplear medios aéreos de apoyo como cisternas para aumentar el tiempo de permanencia en el aire; elementos de detección y control (AWACS) y aviones de guerra electrónica. Si a esto le añadimos las operaciones C-SAR y de reconocimiento que cualquier operación aérea lleva consigo, se deduce fácilmente los costes de una operación de este tipo. Costos que se cifran en 101.000 salidas (350.000 H/V), con su apoyo logístico correspondiente e incluso con pérdidas por atrición. No se puede olvidar que desde que empezaron las operaciones de *Deny Flight* han perdido 13 aviones, nueve en accidentes y cuatro por derribo.

La presencia aérea en un momento determinado del día y en la zona ha sido de ocho CAP,s, dos órbitas de AWACS y tres de reabastecimiento en el aire.

Para asegurar el éxito de esta operación se emplearon 160 aviones, actuando desde 16 bases aéreas, y volando entre 100 y 200 salidas diarias. En total 4.500 hombres de 12 Fuerzas Aéreas. Adicionalmente en la operación *Deny Flight* participaron medios aéreos de hasta cuatro portaaviones.

Los resultados se pueden considerar satisfactorios en cuanto a la negación de vuelo a aviones de combate, aunque para ello hubiera que llegar en ocasiones al acometimiento de aquellos que intentaban vulnerar las zonas restringidas al vuelo como sucedió en febrero de 1994, cuando se derribaron cuatro cazas serbios, al volver de bombardear posiciones bosnias. Sin embargo los resultados no han sido tan buenos a la hora de detectar e interceptar aeronaves de baja velocidad, reducida señal del radar o helicópteros volando a muy poca altura.

Simultáneamente a la misión de Policía Aérea, y aunque en menor proporción, se efectuaron salidas de apoyo a las Fuerzas de UNPROFOR, (posteriormente a IFOR y SFOR), con misiones CAS/CAP, acciones estas de gran valor por su función disuasoria. Como ejemplo, a primeros de este mes de septiembre, con motivo de las manifestaciones que tuvieron lugar en la conflictiva ciudad de Breco, donde fuerzas de Estados Unidos fueron hostigadas por ciudadanos serbiobosnio, el general de la División norteamericana

pidió «presencia aérea». Para este tipo de misiones CAS se ha establecido un servicio de alerta en el suelo con disponibilidad de dos y tres horas.

### *Anécdota*

La versatilidad de empleo de nuestros *F-18* les ha hecho ser uno de los aviones de combate más valiosos de las Fuerzas Aéreas multinacionales. Las diferentes posibilidades de configuración les permiten llevar simultáneamente armamento de apoyo aéreo (misiles de mediano y corto alcance) así como aire-superficie de diferente empleo: misiles contra radares (antirradiación) y bombas guiadas o misiles de utilización general.

De hecho muchas veces nuestros aviones salían al aire para misiones CAS/CAP, sin saber *a priori* que tipo de objetivo podrían atacar. La polivalencia de la configuración permitía esta flexibilidad de empleo. Por término medio la duración de estos vuelos es de tres horas, aunque en ocasiones se ha llegado a cinco H/V lo que significa en muchos casos dos operaciones de reabastecimiento en por salida.

A los *F-18* españoles, les fueron asignados objetivos reales en 16 ocasiones, aunque solamente en nueve se llegó a lanzar el armamento *GBU-16* de 500 kg guiado por láser. En el resto, siete, no se pudieron atacar al no tener una identificación positiva del objetivo, condición indispensable para evitar daños colaterales o a las fuerzas propias Reglas de Enfrentamiento (ROE,s). La dificultad de identificación además de la producida por las condiciones meteorológicas, hay que cifrarla en que muchas de estas misiones se efectuaron de noche, y los objetivos solían ser de dimensiones muy reducidas (puertas de acceso a depósitos de municiones, radar de *SAM*, etc.).

De todas formas y de acuerdo con la evaluación de daños efectuada por las Células de Inteligencia (BDA), los resultados fueron satisfactorios en cuanto al grado de neutralización o destrucción de los objetivos.

Es significativo resaltar que durante las operaciones de apoyo a UNPROFOR, los ataques a objetivos terrestres debían tener la doble aprobación tanto de la autoridad OTAN como de Naciones Unidas, lo que en muchos casos supuso que el objetivo no se pudiera batir por falta de combustible en los aviones o porque hubiese desaparecido como tal, debido al largo proceso de la autorización.

### *Operación Sharp Guard*

En esta operación, participaron aviones *P-3* de patrulla marítima del Ala 21 en Morón con el fin de contribuir al embargo naval contra la República Federal Yugoslava para evitar el tráfico de armamento.

Estos aviones operando día y noche durante tres años, con destacamentos intermitentes, han realizado 161 misiones (1.500 H/V), en las que se contabilizaron 3.500 contactos (21 por misión), e interrogados 1.500, la mayor parte de ellos con reconocimiento fotográfico.

Además de la identificación, en caso necesario se ordenaba por radio al posible barco infractor su desviación hacia un punto donde pudiese ser abordado por otro de la Fuerza Naval para ser registrado. Las operaciones se realizaron en el mar Adriático, en las proximidades de Otranto (Montenegro) estando nuestros *P-3* asignados a la Fuerza Táctica

Combinada (CTF-431) a las órdenes del Comandante de las Fuerzas Aeromárítimas del Mediterráneo (COMAIR MED), quien tenía delegado el Control Operativo del Comandante de las Fuerzas Navales del Sur de Europa (COMNAVSOTH).

Este avión *P-3* se ha manifestado una vez más como una de las mejores plataformas para las patrullas marítimas del Ejército del Aire, ya que puede permanecer en zona ocho horas operando desde una base aérea situada a 800 km Sigonella (Sicilia). Su media de operatividad fue muy alta, ya que sólo se cancelaron 10 salidas por fallos de mantenimiento, de las 171 programadas ( $\approx$  95%).

En las operaciones de apoyo por el transporte aéreo, en beneficio de los tres Ejércitos, han participado aviones de todas las unidades, *C-130*, *B-707*, *C-235* y *C-212*, cifrando su actividad en 96.000 pasajeros y 8.000 tm de carga (datos al 15 de agosto de 1997). Una vez más se ha puesto de manifiesto que el verdadero valor del transporte aéreo radica en su velocidad y movilidad más que en su capacidad. En este sentido permite satisfacer necesidades urgentes en muy poco tiempo, si bien es verdad que sigue teniendo limitaciones que no afectan a otros medios de transporte (meteorología, infraestructuras de bases aéreas). Como ejemplo, cuando el destacamento en Aviano tiene un problema urgente de abastecimiento, en menos de seis horas lo recibe desde su correspondiente centro logístico en España.

En relación con el transporte aéreo, mención especial merecen las aeroevacuaciones médicas. El Ejército del Aire puede medicalizar parte de sus aviones de transporte para evacuación rápida de heridos. En el caso de nuestras fuerzas en Bosnia-Herzegovina se han llevado a cabo 34 misiones evacuando a 47 heridos muy graves, sin fallecidos a bordo. El tiempo medio desde que se recibe en el Estado Mayor del Aire la petición de una aeroevacuación hasta que el herido entra en un hospital de Madrid es de 14 horas, si el transporte se realiza en *C-235*. La configuración del avión para estos casos es de una unidad de vigilancia intensiva con posibilidad para reanimación y tratamiento intensivo a heridos inestables. Esta capacidad de aerotransporte ha permitido al Ejército prescindir en Bosnia-Herzegovina del tercer y cuarto escalón de Sanidad (cirugía especializada, radiología, etc.).

La medicalización para traslado urgente de heridos se puede hacer en aviones *C-130* (traslado masivo); *Falcón 900* (heridos muy graves y sensibles) o en *C-235*. La asistencia a bordo la efectúa un equipo médico de cinco personas.

Conviene resaltar que las aeroevacuaciones, al igual que las operaciones C-SAR, tienen un gran efecto sobre la moral del combatiente.

Continuando con el análisis de las operaciones aéreas y de la participación de los medios que el Ejército del Aire tiene empeñados en las mismas, es necesario resaltar la actuación de los TACP,s.

Son equipos cuya misión es la de conducir las operaciones aéreas en apoyo directo CAS a las unidades del Ejército de Tierra. Se encuadran a efectos de apoyo logístico y servicios en estas unidades a las que están atribuidas, si bien su dependencia operativa es del Centro de Coordinación de Operaciones Aéreas (AOCC) que está en el Cuartel General de SFOR en Sarajevo. Esta dependencia se realiza a través del Oficial Aéreo de Enlace (ALO) de la unidad superior, en este caso, de la División francesa.

Para este cometido el Ejército del Aire despliega un destacamento de control aerotáctico en la Brigada española, compuesto por un ALO en el Cuartel General de la misma y tres TACP,s en Mostar, Trebijnje y Medjugorje.

Cada uno de estos TACP,s está integrado por:

- Cinco personas (controlador aéreo avanzado, jefe equipo + cuatro).
- Dos vehículos (blindado medio ruedas como medio operativo y un *Nissan* de apoyo).

La actividad de estos equipos es de 12 horas diarias, desplegados en la demarcación de los batallones de la Brigada. Los periodos de activación pueden ser de día o de noche.

Disponen de medios necesarios para llevar a cabo las conducciones: comunicaciones (T-T/A-T), iluminadores láser e infrarrojos y elementos para visión nocturna.

Los TACP,s españoles, conocidos por su indicativo radio *Bull-Fighter*, han recibido múltiples felicitaciones por parte de las diferentes Fuerzas Aéreas que toman parte en el conflicto, siendo los que realizan mayor número de conducciones, (el récord lo tiene uno de ellos con 29 en un día). En total llevan realizadas cerca de 8.000 conducciones.

El mayor riesgo para estos equipos son los accidentes de tráfico, ya que para posicionarse se mueven por caminos, cuando los hay, en muy malas condiciones, así como los campos de minas (anécdota).

Un aspecto muy importante e influyente en el desarrollo de las operaciones militares que se llevan a cabo en operaciones de paz son las reglas de empeño en combate. Las ROE,s, pues así se conocen, son la normativa que especifica las circunstancias y limitaciones bajo las cuales la fuerza puede emplear las armas. Se puede decir que estas reglas son el mejor instrumento del poder político para el control de las conducciones de crisis evitando escaladas indeseadas a la vez que protegen la fuerza.

En cualquier caso deben estar perfectamente definidas, y si bien tienen que responder a consideraciones de orden político, deberán satisfacer también las necesidades militares más elementales, como son el derecho a la autodefensa, o la protección a fuerzas propias.

En las operaciones que estamos considerando, el evitar daños colaterales tiene siempre un carácter imperativo, como ya se ha dicho, lo que significa la identificación positiva del objetivo, debiendo confirmar en muchos casos el contacto visual, con otros medios de abordaje (imágenes, radar y flir), y además contar con la autorización de un controlador aéreo avanzado en tierra. Todo ello es un factor de dificultad añadido que repercute lógicamente en la ejecución de las operaciones.

Al comenzar la operación IFOR (diciembre de 1995), momento en el que la OTAN asumió el control de las actividades militares, las ROE,s se fueron flexibilizando en el sentido de hacer menos restrictivas las consideraciones de empleo de la fuerza.

### **Actividades desarrolladas**

Para poder medir, de alguna forma, la actividad desarrollada por el Ejército del Aire en el teatro de operaciones hay que recurrir a cifras relacionadas con horas de vuelo y salidas. En este sentido y por sistemas de armas se han alcanzado:

- En *F-18*: 10.150 H/V (4.004 salidas) hay que destacar el lanzamiento de 34 bombas y dos misiles antirradiación.
- En *KC-130*: 2.447 H/V con 617 salidas.
- En *P-3*: 1.454 H/V con 161 salidas (24 destacamentos).
- En transporte de apoyo (*B-707*, *C-130*, *C-235* y *C-212*): 13.570 H/V con 3.261 salidas.

La frecuencia de vuelos de transporte desde que empezaron las operaciones (julio de 1993) ha alcanzado la cifra de seis semanales.

En total el Ejército del Aire ha dedicado un esfuerzo de 30.760 H/V con 9.808 salidas, en apoyo de operaciones de Bosnia-Herzegovina.

Como referencia, estas 30.760 H/V, constituyen aproximadamente la cuarta parte de lo que el Ejército del Aire vuela en un año. Cabe destacar que el índice de disponibilidad en estos medios ha sido superior al 90%. Es decir el número de salidas perdidas imputables a aspectos logísticos (mantenimiento, etc.) no ha llegado al 10%.

## **Lecciones aprendidas**

### *Aspecto político-militar*

En primer lugar cabe resaltar el valor del poder aéreo en la gestión de crisis o conflictos de baja intensidad, como son las operaciones de paz y ayuda humanitaria.

Las características intrínsecas del poder aéreo como son, entre otras, velocidad, alcance, movilidad y potencia de fuego, le permiten proyectar la capacidad militar (no sólo la aérea), a grandes distancias, en cualquier dirección y con gran rapidez, haciendo de él un elemento esencial para la gestión de crisis, por dos razones principales. La primera, porque permiten reducir los tiempos de reacción, factor primordial para la resolución de una crisis, y la segunda por su gran efecto de disuasión. Asimismo las capacidades, anteriormente citadas, del poder aéreo, facilitan la protección de áreas amenazadas sin presuponer acciones hostiles ni ocupación del terreno. Es decir, la Fuerza Aérea permite una intervención segura en la que las posibilidades de bajas se pueden reducir drásticamente tanto para los combatientes como para la población civil, evitando el riesgo de una información sesgada por parte de los medios de comunicación o el peligro de que las fuerzas del Ejército se conviertan en rehenes.

En relación con este conflicto, y como efecto de la disuasión de la Fuerza Aérea, basta considerar el atentado que produjo la matanza en el mercado de Sarajevo (28 de agosto de 1995). Con motivo de este suceso se decidió emprender una campaña aérea, en la que participaron los *F-18* españoles, atacando objetivos sensibles en la parte serbobosnia. Fue la respuesta adecuada que obligó a la parte serbia a cambiar de actitud pues tan sólo 64 días después de aquel hecho en Sarajevo, se llegó a la firma de los Acuerdos de Dayton. La campaña de bombardeo aéreo duró escasamente dos semanas.

Asimismo, los medios aéreos, al utilizar una tercera dimensión (la altura), les faculta para observar desde posición dominante la superficie de la Tierra. En cualquier tipo de operación, pero especialmente en la gestión de crisis u operaciones de paz, es imprescindible conocer en tiempo lo más próximo al real, la evolución de la situación con el mayor detalle

posible. Hoy día los avances tecnológicos, permiten disponer de esta capacidad de vigilancia y reconocimiento sobre el agresor a las plataformas aéreas, sin tener que sobrevolar su territorio, o Estado soberano, o lo que es lo mismo, sin restricciones ni condicionantes políticos. Ésta es una cualidad exclusiva del poder aéreo.

Resumiendo, el poder aéreo, por las características de sus medios ha demostrado ser una herramienta decisiva a nivel político para la evolución controlada y deseada de los conflictos.

Uno de los principales problemas que surgen en el empleo de las Fuerzas Armadas en conflictos de este tipo donde se interviene en apoyo a las resoluciones de Naciones Unidas, es el de establecer con claridad y precisión las autoridades u órganos de decisión políticos a la hora de conducir las operaciones militares. No podemos olvidar que la OTAN en el caso que nos ocupa, está realizando una misión militar (no artículo 5) que en realidad tenían que llevar a cabo fuerzas de Naciones Unidas.

Lo anteriormente expuesto se manifiesta con más notoriedad en las operaciones de paz o ayuda humanitaria, ya que como siempre el mando militar está subordinado al nivel político elegido a instancias multinacionales (Naciones Unidas, Unión Europea, etc.), el cual siempre tiene capacidad para vetar las actuaciones militares.

Esta problemática, se agrabó al principio del conflicto durante la fase de UNPROFOR, en la que la Fuerza Aérea para atacar un objetivo, tenía que recibir una autorización consensuada entre la cadena de nivel político-militar OTAN y Naciones Unidas, cuya decisión primaba sobre la anterior. Esta doble dependencia puede tener efectos nefastos cuando llega a niveles de empleo operativo e incluso táctico de la fuerza, por la gran demora de tiempo que ello puede suponer. Unas ROE,s bien definidas, claras y precisas pueden paliar este problema, si se redactan en forma tal que teniendo en cuenta las directivas políticas satisfagan también las necesidades militares.

En otro aspecto, cabe destacar la influencia que tienen de los medios de comunicación en este tipo de conflictos, como elementos de percepción positiva o negativa de los mismos.

Su presión puede llegar a cuestionar las decisiones del propio Gobierno, en materia político-militar, debido al impacto que ejercen sobre la opinión pública. No olvidemos la gran dificultad que las sociedades occidentales tienen para aceptar conflictos donde puedan producirse bajas, máxime si éstas tienen lugar a gran distancia del propio país.

Sobre este aspecto, referente a los medios de comunicación, tanto los mandos como las fuerzas, deben comprender que el seguimiento público de sus intervenciones es muchas veces inevitable y determinante, para la consecución de la misión. Habrá que buscar un compromiso entre el derecho a la información y la protección y seguridad de las operaciones militares.

Siguiendo con las «lecciones aprendidas», y en el aspecto militar operativo, cabe hacer las siguientes puntualizaciones:

- En lo referente a la utilización de la Fuerza Aérea, se puede decir que no existen diferencias en cuanto a formas de empleo de sus medios bien sean conflictos de carácter convencional o de baja intensidad, como son los referentes a operaciones de

paz. Así las unidades del Ejército del Aire que participan en el conflicto de Bosnia-Herzegovina, han llevado a cabo misiones en prácticamente todas sus formas genéricas de empleo: fuego, transporte y reconocimiento.

a) Por el fuego, mediante operaciones de:

— Defensa Aérea-Policía Aérea e incluso en la supresión de defensas antiaéreas (SEAD).

— O bien de apoyo directo CAS, e interdicción, en acciones de castigo.

b) Por el transporte, cooperando en los despliegues, tanto del propio Ejército del Aire como de los otros Ejércitos, así como con estafetas y aeroevacuaciones.

c) Por el reconocimiento, con aviones P-3 de patrulla marítima en misiones de vigilancia.

d) Por último como multiplicadores de fuerza, mediante el reabastecimiento en el aire con aviones KC-130.

En todo caso la diferencia en la utilización de medios aéreos, en los diferentes niveles de conflicto, radica únicamente en la intensidad del esfuerzo y en las ROE,s, pero no tanto en la forma de empleo. Por ejemplo en lo que se ha llamado «diplomacia preventiva» el transporte aéreo y las operaciones de vigilancia y reconocimiento serían las formas de empleo más solicitadas; mientras que operaciones de imposición de la paz, llevarían consigo además de los anteriores, otras como el apoyo a las fuerzas de superficie CAS o incluso de superioridad aérea como ha sucedido en Bosnia-Herzegovina.

En cualquier tipo de conflicto futuro, convencional o subconvencional, está claro que la participación será integral de los tres Ejércitos, Tierra, Mar y Aire y no sólo a escala nacional, sino que tendrá también carácter multinacional. Es decir las operaciones, serán conjunto-combinadas lo que lógicamente nos conduce a que el empleo de las Fuerzas Armadas habrá que hacerse de acuerdo con una doctrina conjunta. Hasta la fecha cada Ejército suele operar de acuerdo con su doctrina específica, pero ninguna de ellas integra en la suya las capacidades de los otros. En lugar de mantener doctrinas independientes (a veces incluso opuestas), es necesario imponer una doctrina conjunta que permita la proyección y empleo del poder militar de forma simple, económica y eficaz para el cumplimiento satisfactorio de la misión que se encomiende a las Fuerzas Armadas.

Un sistema eficaz de Mando, Control e Inteligencia es fundamental para el empleo satisfactorio y racional de las Fuerzas Armadas. En el caso de la Fuerza Aérea este sistema debe basarse en la disposición de medios apropiados para:

— Poder mandar y controlar en todo momento la fuerza.

— Realizar el planeamiento y toma de decisiones.

— Efectuar la evaluación y el seguimiento de la ejecución de «todas» las formas de empleo de la Fuerza Aérea.

— Realizar las funciones de inteligencia mediante información obtenida lo más próxima al tiempo real y proceder a su correspondiente difusión.

Este dispositivo de Mando y Control está funcionando en el Cuartel General de la V-ATAF en Vicenza, como CAOC.

El CAOC se empleó como tal por primera vez y con gran éxito en la guerra del Golfo, si bien su concepto es anterior. El Ejército del Aire dispone de un centro de estas características CAOC en el Mando de Combate (base aérea de Torrejón), desde el que se

puede planificar, mandar y controlar el empleo de todos los medios aéreos que operen dentro del espacio aéreo de soberanía y zona de seguridad nacional. Al CAOC le corresponde el TACOM.

Otro aspecto importante que se ha puesto de manifiesto en el conflicto de la antigua Yugoslavia es la figura del Comandante del componente Aéreo de la Fuerza Conjunto-Combinada (JFACC o CFAAC) para operaciones fuera del artículo 5.

En las operaciones de Bosnia-Herzegovina este comandante coincide con COMAIR-SOUTH, componente aéreo de CINCSOUTH.

La razón de ser de esta figura JFACC, se basa en las siguientes premisas:

- Actúa bajo las directivas que recibe del jefe de la Fuerza Conjunto-Combinada (CJTF).
- El mando único, centraliza y optimiza el empleo de la Fuerza Aérea.
- Evita las interferencias (*Deconfliction*).
- Permite una mejor visión (perspectiva) del teatro de operaciones.
- Aumenta la capacidad de gestión de los medios aéreos posibilitando la concentración de la fuerza en un momento y área determinados.
- Actúa como autoridad que controla el espacio aéreo.

En la cadena de mando operativo, el JFACC, ostenta el control operativo, el cual ejerce a través del CAOC de la V-ATAF como anteriormente se ha dicho, en el que trabajan normalmente 200 personas, pero en época de crisis, puede aumentar hasta 700. El Ejército del Aire tiene asignados dos oficiales superiores diplomado de Estado Mayor en este CAOC, además de representantes de las unidades de *F-18*, y de *KC-130* así como dos oficiales más en las células de transporte aéreo y de rescate de tripulaciones (control coordinador de salvamento).

El concepto JFACC no debería ser nada nuevo, pues no hace sino responder a la idea irrenunciable de que los medios aéreos deben estar bajo una sola autoridad situada al más alto nivel posible, logrando con ello la unidad de mando. En el caso concreto del poder aéreo, por sus condiciones intrínsecas anteriormente citadas, dicha figura se considera un requisito necesario y previo para la utilización eficaz y racional del mismo. Cabe resaltar que un dispositivo centralizado de Mando y Control, no impide una ejecución descentralizada.

#### *Aspecto operativo*

De las actividades aéreas que se llevan a cabo sobre Bosnia-Herzegovina, así como las que tuvieron lugar en Vietnam, y posteriormente en la guerra del Golfo, se ha deducido la gran importancia que tienen ciertos medios de apoyo para realizar con éxito las operaciones de combate. Entre estos medios conocidos hoy día como multiplicadores de fuerza cabe destacar los siguientes:

- AWACS (puestos de Mando, Control y Vigilancia Aérea).
- Cisternas (AAR).

El primero el AWACS, es hoy día el mejor medio con capacidad de vigilancia y control para misiones de interceptación, especialmente a baja cota, considerándose indispensable para operaciones tipo *Deny Flight*.

En cuanto a los aviones cisternas, para reabastecimiento en el aire, potencian la capacidad de la Defensa Aérea-Policía Aérea, ya que entre otras consideraciones, aumentan la autonomía de los interceptadores CAP,s. Asimismo, les permite incrementar su capacidad para transportar armamento y operar en profundidad desde bases aéreas alejadas de la amenaza.

Sobre este tema (reabastecimiento aéreo), cabe hacer constar que, las Fuerzas Aéreas europeas de la OTAN, (sin incluir Estados Unidos), tienen una gran carencia de aviones cisternas. Por el contrario la fuerza NAEW (AWACS), se considera suficiente, máxime teniendo en cuenta que como ha sucedido en Bosnia-Herzegovina se pueden incluir los medios de este tipo de Francia y Reino Unido.

En relación con los medios de transporte aéreos del Ejército del Aire empleados en las operaciones de la antigua Yugoslavia, se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

— Faltan aviones de transporte de gran capacidad sobre todo el relacionado con cargas pesadas. Es decir aviones tipo *C-130* o superiores. Las necesidades que se han presentado para apoyar el despliegue tanto de las fuerzas del Ejército de Tierra como el de escuadrones de Fuerzas Aéreas requiere medios con posibilidades de transporte de hasta 20 tm y accesos para cargas voluminosas. La flota actual de este tipo de aviones en el Ejército del Aire es de 12 *C-130* cifra a todas luces insuficiente. El objetivo deseable sería llegar a una entidad completa de dos escuadrones (18 aviones), es decir aumentar la flota en seis aviones.

Asimismo, y en relación con los aviones de transporte, se ha comprobado la necesidad de su protección, ya que en estos conflictos se ven seriamente amenazados, con muy pocas posibilidades de autodefensa, debido a que el riesgo más alto se produce en las fases de despegue y aterrizaje. Por ello se les debe dotar de medios de autodefensa; lanzadores de CHAFF y bengalas, alertadores de misiles e incluso blindaje de cabina para protección de las tripulaciones.

Las ROE,s que generalmente se aplican en las operaciones de paz, tienen por objeto como ya se ha indicado, controlar la escalada, evitar daños innecesarios y el fraticidio, lo que supone disponer de armamento de alta precisión y a ser posible capaz de ser lanzado a distancia (*Stand Off*). En este sentido las bombas guiadas por láser *GBU-16* de 500 kg lanzadas por nuestros *F-18* han dado un resultado altamente satisfactorio, al igual que los misiles antirradiación *Harm* también disparados con éxito desde estos aviones. Es de significar que en un principio y para operaciones SEAD, solamente han sido empleados los *F-18* españoles como *Harm-Shooter,s* además de los norteamericanos.

A nivel táctico resalta la importancia de las operaciones nocturnas, que se imponen sobre las diurnas, por razones de supervivencia (menos efectividad de sistemas de artillería antiaérea, sobre todo de los *MAN-PAD* y armas ligeras).

Sin embargo el empleo de la noche como factor positivo (supervivencia) implica pérdida de posibilidades para obtener e identificar el objetivo, teniendo que recurrir a sistemas o equipos de abordaje complejos (radar, infrarrojos o elementos de visión nocturna), no siempre disponibles, aunque nuestros *F-18* tienen parte de esta capacidad. Los sistemas tipo electro-ópticos, como flir,s, designadores láser, etc., tienen todavía limitaciones por factores como la meteorología (nubes), el polvo, humos, etc.

Como consecuencia de ello, los planes de instrucción de las unidades deberán potenciar el entrenamiento nocturno, sobre todo en acciones aire-superficie, incluyendo en las técnicas y tácticas de ataque, la suelta de armamento por encima de 10.000 pies (3.000 m) con el fin de evitar los *MAN-PAD* y artillería ligera, que en conflictos de este tipo y como anteriormente se ha citado son los que constituyen la verdadera amenaza.

También y en cuanto al análisis de las operaciones aéreas, cabe resaltar dos aspectos que aún en conflictos de baja intensidad hay que tener en cuenta:

- El primero es que tanto los aviones de combate como los de transporte o cualquier otro que realice acciones de apoyo deben estar debidamente equipados con medios de guerra electrónica con el fin de aumentar su supervivencia.
- El segundo es la necesidad de disponer de capacidad *Combat-Sar*, hoy día una gran carencia no sólo nacional sino a nivel de la mayoría de las Fuerzas Aéreas de Europa. En la actualidad únicamente Estados Unidos dispone de medios específicos para este tipo de operaciones. En este sentido basta recordar el rescate del piloto de *F-16* de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos, derribado en las proximidades de Ubdina por un *SAM-6* el 2 de junio de 1995, el cual fue rescatado siete días después, a 20 km del punto de lanzamiento, en una operación clásica de *Combat-Sar*.

En cuanto a la logística en este tipo de operaciones, la responsabilidad sigue siendo nacional. En cualquier caso el apoyo logístico es la piedra angular que permite mantener a la fuerza con el estado de alistamiento requerido y su capacidad de combate. Este requerimiento significa disponer de personal especialista, equipos y existencias necesarias para el sostenimiento de la fuerza.

El Ejército del Aire ha abordado el problema de la logística de apoyo a un destacamento, aplicando el concepto *Kit de Misión*, es decir disponiendo de cargas tipo para que en función de la misión, entidad de la fuerza y periodo de actuación, se trasladen los medios para el sostenimiento de la fuerza en contenedores ya preparados de antemano. El destacamento de Aviano ha sido una gran experiencia para poder definir estos *Kit,s*.

Asimismo, los medios aéreos del Ejército del Aire, cooperan con eficacia a resolver una de las funciones logísticas básicas, la del transporte, sobre todo cuando las operaciones se desarrollan a gran distancia; ya que permite satisfacer las necesidades urgentes o no viables por otros medios distintos a los aéreos.

No es necesario exponer la importancia de todos conocida de las comunicaciones fundamentalmente para los sistemas de Mando y Control, pero si resaltar el auge que van tomando las comunicaciones vía satélite. Las terminales de *Hispasat* desplazadas a Mostar y Aviano han logrado mantener unida la cadena de mando en los aspectos administrativos y logísticos, y en el humano han permitido atenuar la dureza de los destacados al posibilitar, con la suficiente frecuencia, las comunicaciones con sus familiares.

Los sistemas vía satélite reúnen las condiciones básicas de las comunicaciones militares: seguridad, fiabilidad y alcance.

En el área de inteligencia, la Fuerza Aérea multinacional utiliza la estructura que al respecto tiene el CAOC de la V-ATAF en Vicenza.

Cabe resaltar que la parte de inteligencia correspondiente al CAOC, tiene una gran entidad (1/3 del CAOC), trabajando habitualmente 60 (20 por tres turnos) personas, aunque en momentos de crisis se ha alcanzado la cifra de 120 (40 por tres turnos).

La estructura básica del área de inteligencia consta de tres partes o secciones:

- Fusión y validación de datos.
- Análisis y distribución.
- Objetivos.

La primera, fusión y validación de datos, centraliza toda la información que llega al CAOC procedente de Agencias (DIA, CIA, NSA, MND,s, etc.) y sensores que operan en la zona (U-2, UAV, RC-135, P-3, JSTARS, etc.) e incluyendo también la de los aviones de reconocimiento táctico. Una vez recopilados los contrasta y valida.

La información así obtenida pasa a la Sección de Análisis y Distribución, donde se procesa la información transformándola en inteligencia y procediendo a su difusión (resumen de inteligencia, órdenes de batalla, etc.).

El *Loce* es la herramienta básica para todos estos procesos.

Finalmente, la Sección de Objetivos realiza los análisis funcionales (puntos sensibles para su destrucción o neutralización) y de vulnerabilidad física (tipo de armas). Asimismo en esta Sección se confeccionan «las carpetas de objetivos» y se realiza la evaluación de daños producidos en los ataques BDA.

## **Conclusiones**

La participación del Ejército del Aire en el conflicto de la antigua Yugoslavia, ha supuesto una gran experiencia a todos los niveles.

A nivel de planeamiento, para el empleo de la fuerza, mediante nuestra integración en los cuarteles generales y centros de operaciones.

A nivel operativo, pues las unidades han participado en un conflicto con amenazas y objetivos reales.

A nivel táctico, ya que nuestras tripulaciones han empleado técnicas y tácticas de combate modernas con doctrina y procedimientos comunes con otras Fuerzas Aéreas (los de OTAN).

Se ha comprobado la capacidad del Ejército del Aire en lo que respecta a la proyección de fuerza fuera del territorio nacional y su sostenimiento en periodos prolongados de tiempo.

Esta experiencia también ha permitido tomar acciones para mejorar áreas tan importantes como la configuración de puestos de mando; inteligencia operativa y comunicaciones. Se han detectado carencias, como se ha expuesto, que habrá que cubrir en el futuro mediante una adecuada definición del objetivo de fuerza.

En otro aspecto, y teniendo en consideración el tipo de conflictos en los que presumiblemente las Fuerzas Armadas se verán afectadas en el futuro, a tenor de la situación

política internacional, podemos decir que las operaciones militares tendrán un carácter conjunto-combinado. Es decir se llevarán a cabo por ejércitos multinacionales con presencia de los tres componentes; terrestre, aéreo y naval.

En este contexto, la Fuerza Aérea se convierte en un instrumento indispensable para crear las condiciones necesarias que puedan llevar al éxito la misión encomendada al conjunto de las Fuerzas Aéreas en los conflictos de baja intensidad, como es el que se ha presentado en esta conferencia, los medios aéreos significan:

- El elemento fundamental de la disuasión.
- El transporte rápido de fuerzas a los puntos clave de una crisis, lo que además de poner en manifiesto la voluntad política de intervención permite su mejor control y gestión.
- El «martillo duro» que en caso necesario puede golpear selectivamente y con precisión en el centro de gravedad del agresor.
- El apoyo indispensable a las fuerzas de superficie, por el fuego, el reconocimiento o el transporte.

No quisiera terminar esta conferencia, sin expresar la opinión de que si tenemos unas Fuerzas Armadas capaces de cumplir con éxito su misión principal, claramente expresada en el artículo octavo de nuestra Constitución, no será difícil adaptarlas para que puedan participar satisfactoriamente en entornos como el que hemos analizado, el conflicto de Bosnia-Herzegovina, por confuso y complejo que sea. La inversa no se verificará nunca.

Finalmente decir:

- Que el Ejército del Aire tiene ya una amplia experiencia de actuación en el ámbito internacional, puesta de manifiesto en el conflicto de la antigua Yugoslavia.
- Que nuestros medios aéreos disponibles son reducidos pero muy adecuados para desplegar y operar en cualquier posible escenario de actuación, donde los compromisos con nuestros aliados lo exijan.

Por todo ello, el Ejército del Aire será capaz de seguir contribuyendo a la causa de la paz y la solidaridad en el mundo, así como a la seguridad y soberanía nacional.

Muchas gracias.