

25 años del Ala 37 en Villanubla

ENRIQUE FERNANDO SICILIA CARDONA
Alférez de Aviación

En el presente año se han celebrado los 25 años del traslado del Ala núm. 37 a la Base Aérea de Villanubla (Valladolid); precisamente el 19 de agosto de 1974, momento en el que la unidad abandona la Base Aérea de Los Llanos (Albacete), cumpliendo las órdenes ministeriales nº 1810/74 (B.O.A. nº 75, de 22 de junio) y 1966/74 (B.O.A. nº 81 de 6 de julio), para recalcar hasta hoy, en tierras castellanas. Han sido 25 años cargados de acontecimientos y misiones en distintos puntos del planeta, que han reflejado la intensa actividad del Ala 37 dentro de las Fuerzas Armadas españolas; sin embargo, no podemos olvidar los anteriores pasos de la unidad, ni tampoco la historia de la base donde ahora se encuentra.

ANTECEDENTES DE LA BASE AÉREA DE VILLANUBLA

Villanubla es una localidad de 1.000 habitantes situada a 12 kilómetros al noroeste de Valladolid, dentro de los Montes Torozos. A mediados de 1936 y durante la Guerra Civil, el Ayuntamiento de Villanubla ofrece al bando nacional unos terrenos de su propiedad -un kilómetro al norte de la Villa-, a fin de construir en ellos un campo de aviación. El ofrecimiento es

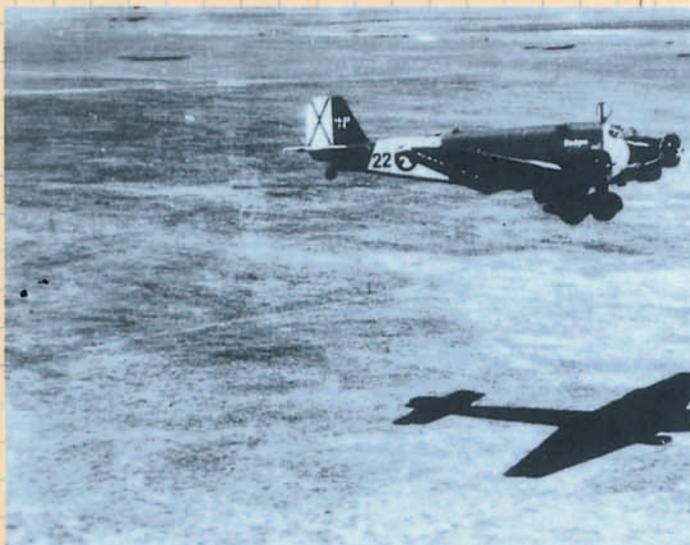
aceptado y el 28 de marzo de 1938, tuvo lugar el acto de bendición y entrega del campo a las autoridades militares. Posteriormente serían ocupados por la primera guarnición del aeródromo, al mando del sargento Ramón Fernández García, el 24 de junio de 1938 por orden del teniente coronel jefe de la Región Aérea Norte, José Maza Saavedra.

Antes, en concreto desde el 21 de septiembre de 1937, el Aeródromo estaba incluido dentro de la línea regular de Iberia Santiago-Valladolid-Salamanca, que utilizaba los aviones Junkers 52; con ello creció la actividad aérea, naciendo nuevas necesidades que requirieron una adaptación de la infraestructura del campo, construyéndose nuevos edificios e instalaciones durante estos años y la década de los cuarenta. El entramado actual de la base deriva de aquellos años de intensa actividad.

El 10 de diciembre de 1938 se instala la Escuela de Pilotos de Caza que procedía de Gallur (Zaragoza). Estaba formada por aviones Fiat CR-30, CR-32 "Chirri" y Romeo RO-41, mono y biplaza. El mando lo ostentó en un principio el mayor italiano Guido Nobili. La escuela realizará solamente dos cursos, el cuarto y el quinto, con una duración de dos meses cada uno; en mayo de 1939 es trasladada a Reus (Tarragona).



Aeródromo de Villanubla (Valladolid) en octubre de 1939.



Formación de Ju-52 del Grupo I-G-22 de la 1ª Brigada Aérea.



Línea de Polikarpov I-15 "Curtis" en Villanubla (33 Reg. de Asalto).

Posteriormente el Aeródromo fue sede de la Primera Brigada del Aire, al mando del coronel Joaquín González Gallarza, que estaba compuesta por tres Escuadras: la primera contaba con aviones trimotor Junkers 52 (Grupos 1G-22, 2G-22) y la cuarta (Grupos 15G-21, 16G-21) y quinta (Grupos 17G-21, 18G-21, 7G-14) con aviones Savoia 81.

A partir del mes de mayo de 1940 es destinado el 16 Regimiento (112 y 113 Grupos) a Villanubla, dotado con material Savoia 81. Su permanencia en el campo coincide con un viento huracanado habido el 15 de febrero de 1941, que destruye el hangar recientemente construido e instalaciones varias, así co-

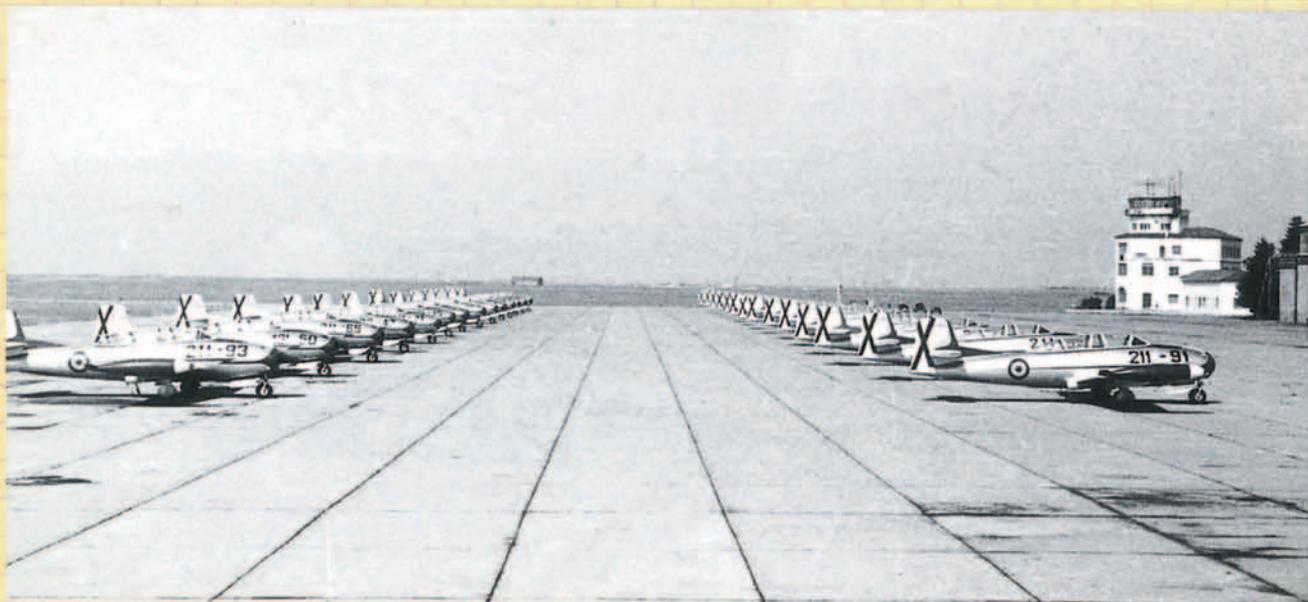
mo un cierto número de Savoias que estaban aparcados en su interior.

Entre marzo y septiembre de 1941, a posteriori del citado huracán, se creará el 33 Regimiento de Asalto (35 y 36 Grupos) con aviones Polikarpov I-15 "Chato" o "Curtis", bajo el mando del coronel Lafuente. Es sucedido en 1943 por el coronel Arango López, que permanecerá en el cargo hasta 1950. Hasta ese momento y en esta última fase, el campo sólo había tenido uso militar, hecho que terminó el 12 de julio de 1946 al quedar abierto al tráfico civil.

La década de los cincuenta se incorporó el avión Heinkel HE-111 E, familiarmente llamado "Pedro" y de



Villanubla en 1942.



Formación de Saetas en Villanubla.

la avioneta de entrenamiento HM 1-B "Monda". Asimismo, la primera fase de las pistas de vuelo y rodadura del Aeródromo quedaron terminadas en noviembre de 1953, con una pista principal de 2.150 metros de longitud y 60 metros de anchura, junto a una zona de seguridad de 200 metros. Fue finalmente concluida en diciembre de 1966, con 650 metros adicionales de pista y 300 metros de zona de seguridad, que totalizaron 3.000 metros de pista principal y 500 metros de zona de seguridad.

En 1956 Villanubla recibirá la nueva Ala de Caza núm. 3, con material North American T-6D/SNJ-5 Texan (E-16), avión de entrenamiento polivalente, que entró en combate de manera destacada al mando del coronel Javier Murcia Rubio, en la primera crisis de Ifni/Sahara, a finales de 1957 y principios de 1958.

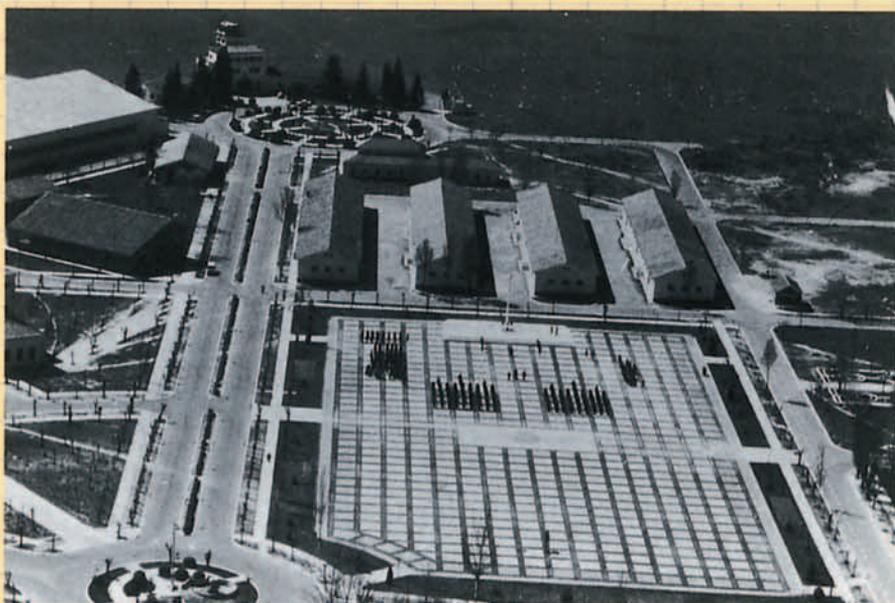
Con la llegada de los primeros reactores, pilotados por el coronel Murcia y el capitán Darro, fecha 16 de julio de 1958, comenzó una nueva era para el campo de aviación vallisoletano; estos reactores Lockheed T-33 "Shooting Star" levantaron gran expectación el día de su arribo y prestaron servicio en el Aeródromo durante un año, para pasar más tarde a la actual Escuela de Reactores.

En noviembre del mismo año, el Ala de Caza se denominó Ala núm. 3, para cambiar otra vez de nombre en enero de 1964 a Ala núm. 43, bajo el mando del coronel Pascual Sanz y dependiendo

del Mando Aéreo Táctico (MATACT). Durante este mando, el Ayuntamiento de Valladolid hizo entrega en mayo de 1964 del estandarte nacional al Ala núm. 3, con motivo de los 25 años del Aeródromo y las 25.000 horas de vuelo conseguidas.

En el Aeródromo de Villanubla se sustituyeron los aviones T-6 por los Hispano HA-200 "Saeta" de fabricación española (marzo de 1966). Poco después y por O.M. núm. 2.321/67, el Aeródromo pasó a llamarse oficialmente Base Aérea de Villanubla. Comenzó su andadura con dos nuevos escuadrones, el 202 Escuadrón dotado con material Saeta y la 512 Escuadrilla con aviones T-6 (noviembre de 1967).

De 1967 a 1970 estuvo al mando del coronel Anto-



Plaza de Armas de Villanubla a finales de los años 60.

nio Rodríguez Pardo. Por esos años el 202 Escuadrón pasó a denominarse 21 Grupo de FA's (211 y 212 Escuadrones) y así continuó, hasta que en marzo de 1970 se redujo al 203 Escuadrón, dotado a finales de 1973 con 10 aviones HA 220 "Super Saetas".

Su Alteza Real el príncipe don Juan Carlos visitó la base en septiembre de 1971. En agosto de 1974 empieza la historia del Ala 37 en la Base Aérea de Villanubla.

EL ALA 37 DE TRANSPORTE EN LA BASE AÉREA DE LOS LLANOS (ALBACETE)

Antes de su llegada a Villanubla, el Ala 37 tuvo un nacimiento y desarrollo lejano a su actual destino. En el B.O.A. nº 111 de 14 de septiembre de 1962, el Ala de Bombardeo Ligero núm. 26 se transformó en el Ala de Transporte núm. 37, pasando el personal del

dividen en tres tipos principales: misiones logísticas, misiones de táctica y de transporte de combate y misiones de colaboración con organismos estatales y privados, en especial de índole deportivo.

Debido al auge que tiene esta unidad y a las necesidades de transporte aéreo militar, unido a la obsolescencia del material T-3 con muchas horas de vuelo a sus espaldas, el Estado Mayor inicia los estudios para sustituirlos. Tras comparar las mejores posibilidades en la rama de transporte medio que ofrece el mercado, se opta por seleccionar el avión monoplano de dos motores y ala delta DHC-4 Caribou, fabricado por la empresa canadiense De Havilland. Es denominado T-9 por el Ejército del Aire y el 30 de diciembre de 1967 llega el primero de una serie de seis a Los Llanos. Son ubicados en el 372 Escuadrón.

En la madrugada del domingo 21 de abril de 1963 se produce el único accidente aéreo mortal que ha tenido



Visita de Su Alteza Real, el príncipe don Juan Carlos en el año 1971.

Ala 26 a depender del nuevo Ala 37 ubicada en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete). Inicialmente estuvo compuesta de dos escuadrones, dotados con 25 aviones Douglas DC-3 "Dakota", de fabricación estadounidense y denominación española T-3; asimismo, mantienen ocho avionetas de enlace.

Desde el punto de vista de la operatividad se pueden definir cuatro periodos en la historia del Ala núm. 37, a lo largo de sus 37 años de vida:

- 1962-1968, periodo de iniciación del Ala.
- 1968-1981, periodo de transición geográfica y técnica.
- 1981-1989, periodo operativo.
- 1989-1999, periodo de proyección al exterior.

El Ala, en este primer periodo, se va estructurando como prototipo de una unidad de transporte, tal y como hoy se concibe dentro de la estructura operativa del Ejército del Aire. Las misiones encomendadas se

la Unidad, cuando despegó un avión T-3 de la Base Aérea de Gando (Gran Canaria) con destino a la Península (Albacete) y en el transcurso de su recorrido cayó en el mar; pereció todo su pasaje compuesto por siete hombres, entre ellos el jefe accidental del Ala 37, el teniente coronel Eugenio Martínez de San Vicente.

Al iniciarse el segundo periodo del Ala 37 en 1968, la unidad estuvo considerada como Transporte Aéreo de Combate en su función primaria. Participó en las maniobras conjuntas con el Ejército de Tierra y realizó ejercicios periódicos junto a la BRIPAC y la BRIAT, además de las misiones de Apoyo Logístico y Transporte de Despliegue periódicos y urgentes a petición. Es de considerar sus primeras colaboraciones con ejércitos extranjeros.

Entre el 1 de enero de 1970 y abril del mismo año llegó la segunda serie de T-9 que aumentaron hasta 12 su número total. El mando decidió entonces retirar

los viejos DC-3 que formaban parte del 371 Escuadrón (años 1972/1973). Así pues, el Ala 37 quedó sólo integrado por el 372 Escuadrón de Caribous, y comenzó su preparación para ser la unidad de transporte que hoy completa junto con el Ala 31 y el Ala 35, la Agrupación de Vuelo del Mando Aéreo de Transporte. Como apunte final, significar que en este periodo de estancia del Ala 37 en Los Llanos, la unidad efectuó un total de 52.347 horas de vuelo.

TRASLADO Y CONSOLIDACION DEL ALA 37 EN VILLANUBLA

Como hemos mencionado en la introducción, el Ala 37 se traslada por orden del jefe del Estado Mayor del Aire (escrito núm. 3.405/5 de 25.06.74) a la Base Aérea de Villanubla, en agosto de 1974, bajo las órdenes del teniente coronel Jesús Bengoechea Bahamonde. Fue muy destacable que, en tan sólo 38 horas, la unidad estuviera de nuevo operativa.

El Ala desplazada comparte la base con el 203 Escuadrón y la 601 Escuadrilla de Entrenamiento (creada en mayo de 1973); si bien muy pronto se trasladaron

en la Base Aérea de Villanubla. La exhibición aérea fue seguida por 17.000 personas y tuvo una duración de 52 minutos; participaron en ella cuatro T-9 (372 Escuadrón), cuatro T-6 (601 Escuadrilla) y la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas. Al año siguiente y dentro de la jornada de puertas abiertas, asistirían cerca de 20.000 personas. La 601 Escuadrilla fue disuelta posteriormente.

La segunda parte de los setenta contempla una ininterrumpida serie de ejercicios conjuntos y prácticas de adiestramiento del material, en las cuales se van perfeccionando las técnicas de lanzamiento y el entrenamiento del personal del Ala 37. Nombres como "Trueño", "Creta", "Datex", "Poop Deck", "Urogallo" o "Halo", por citar unos cuantos, jalonan el concienzudo entrenamiento de la unidad que, en estos momentos, se sigue sirviendo de estas operaciones junto con los PLIC, para mejorar su probada operatividad y profesionalidad. Desde agosto de 1974 a noviembre de 1980 se contabilizaron 22.310 horas de vuelo.

El 12 de octubre de 1981 comenzó la tercera etapa de la unidad. Este día se trasladan a los Estados Unidos la mitad de las tripulaciones operativas, y un buen



Llegada a Villanubla del teniente coronel Bengoechea en agosto de 1974.

los Saetas a la base de Morón, quedando los 12 aviones T-9 del Ala 37 y los T-6 de la 601, al mando del coronel Jacobo Pedrosa y Alvarez de Quindos (Orden Ministerial nº 1810/74 B.O.A. núm. 75), hasta el año 1976.

A finales de 1975 el Ala 37 destacó cuatro aviones T-9 al Sahara español, para tomar parte en la operación "Golondrina", con la misión primordial de evacuar personal y material. Se realizaron más de 190 misiones con cerca de 800 horas de vuelo, en las cuales se transportaron alrededor de un millar de personas, fueron lanzados 300 paracaidistas y se recogieron unas 550 toneladas de material.

La unidad fue mandada posteriormente por los coroneles Javier Bermúdez de Castro (1976-1977) y por Pedro Gómez Esteban (1977-1979). El 8 de septiembre de 1977 se celebró el Día de las Fuerzas Aéreas

número de personal técnico de mantenimiento, bajo el mando del teniente coronel José Carlos García Verdugo. Su misión: recepcionar y trasladar a España los ocho primeros Caribous de un total de 18, que se compraron a la Guardia Nacional.

La difícil empresa (operación "Caribou I") obligaba al traslado de esos primeros ocho Caribous en vuelo desde la AFB de Dobbins a la Base Aérea de Villanubla. Se realizaron saltos de unas 11 horas de vuelo en un recorrido de unos 8.000 Km. sobrevolando la costa este de los EE.UU., la isla de Terranova (San Juan), Lajes en las islas Azores y Portugal.

En el primer trimestre de 1982 se realizó la operación Caribou II, que siguiendo la misma ruta que la I trasladó el segundo bloque de T-9, esta vez cinco. En esta misión participaron dos tripulaciones del Ala 35. Y en sep-



Formación de Caribous en Villanubla en los setenta.

tiembre de ese mismo año se lleva a cabo la operación Caribou III, al mando del teniente coronel Casaus, completando el traslado de este material aéreo con el que se forma el 371 Escuadrón, quedando el Ala 37 formada por dos Escuadrones, el 371 y el 372.

De las 18 tripulaciones (tres pilotos y un mecánico cada una) que efectuaron el traslado, algunos componentes repitieron, pero sólo el suboficial mecánico Angel González de Paz fue tripulante en las tres operaciones Caribou.

El 12 de mayo de 1984, la ciudad de Valladolid otorgó el estandarte de la ciudad al Ala núm. 37, en reconocimiento a la labor realizada por esta unidad, en todo tipo de misiones. su diversidad en esta materia es bastante abundante y destacan sobre todo aquellas de carácter humanitario. Igual que otras unidades de transporte del Ejército del Aire, el Ala 37 participó activamente en el traslado de órganos para trasplantes (TOT). También participó en innumerables misiones de transporte de fétros, ya fueran víctimas del terrorismo de las Fuerzas Armadas y de

las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, o fallecidos con ocasión de ejercicios y maniobras.

De noviembre de 1980 a septiembre de 1985, se contabilizaron 25.343 horas de vuelo que, unidas a las cifras anteriores, dan un total de 100.000 horas para el Ala 37 desde su nacimiento en 1962 en Los Llanos. La cifra mágica, que distingue a toda unidad aérea, fue debidamente conmemorada en Villanubla, con una placa representativa.

En 1989 comenzó el cuarto periodo de la unidad, con la participación del personal del Ala 37, como parte de la misión auspiciada por Naciones Unidas en Namibia. El contingente participante estuvo formado por unos 4.500 hombres de diversas nacionalidades y se mantuvo desde el primero de abril de 1989 hasta junio del año siguiente. El personal del Ala 37 trabajó conjuntamente con el Ala 35 (Base Aérea de Getafe) y con aviocares de esta última.

España aportó ocho T-12, 86 hombres del Ejército del Aire y un T-10 Hércules que realizó labores de estafeta. Los aviocares actuaron principalmente desde tres aeropuertos namibios: Eros, Rundu y Ondangwa. Se realizaron en total más de 3.600 horas de vuelo en unas 1.000 misiones, en las que llegaron a transportar 12.500 pasajeros y 450 toneladas de cargas diversas.

El Ala 37 participó también en el Destacamento que el Ejército del Aire mantenía desde 1980 en Guinea Ecuatorial. Al principio de su intervención en 1989 apoyó con personal al Ala 35, para más tarde tener plena disponibilidad en perso-



Día de las FF.AA. en Villanubla 1977.

RELACION DE MANDOS DEL AERODROMO A LO LARGO DE SU HISTORIA

- 24 de junio de 1938**
SARGENTO RAMON FERNANDEZ GARCIA, que se hace cargo del Aeródromo hasta junio de 1939.
- 10 de diciembre de 1938**
Se instala la Escuela de Caza al mando del COMANDANTE ITALIANO GUIDO NOBILI.
En mayo de 1939 se trasla a Reus.
- Junio de 1939**
Llega la 1ª Brigada Aérea al mando del CORONEL JOAQUIN GONZALEZ GALLARZA, primer mando operativo del aeródromo.
- Mayo de 1940**
16 Regimiento
TENIENTE CORONEL MARCELINO SALETA VICTORIA.
- Marzo-Septiembre de 1941**
33 Regimiento
CORONEL JOSÉ SIMON LAFUENTE
Nombrado: O.C. de 7 de noviembre de 1941, B.O.E.A. núm. 136.
Cesa: O.C. de 28 de junio de 1943, B.O.E.A. núm. 77.
- 1943**
CORONEL ROMAN RODRIGUEZ-ARANGO LOPEZ
Nombrado: O.M. de 28 de junio de 1943, B.O.E.A. núm. 77
Cesa: O.M. de 18 de enero de 1950, B.O.E.A. núm. 11
- 1950**
CORONEL ENRIQUE MATA MARTIN
Nombrado: O.M. de 18 de enero de 1950, B.O.E.A. núm. 11
Cesa: O.M. de 16 de agosto de 1956, B.O.E.A. núm. 96
Ala de Caza núm. 3 (19 de septiembre de 1956, B.O.E.A. núm. 110)
- 1956**
CORONEL ENRIQUE JIMÉNEZ BENAMU
Nombrado: O.M. de 16 de agosto de 1956, B.O.E.A. núm. 96
Cesa: O.M. de 27 de junio de 1957, B.O.E.A. núm. 77
- 1957**
CORONEL JAVIER MURCIA RUBIO
Nombrado: O.M. de 26 de septiembre de 1957, B.O.E.A. núm. 115
Cesa: O.M. de 17 de septiembre de 1958, B.O.E.A. núm. 112
- 1958**
CORONEL CARLOS DE CASTRO CAVERO
Nombrado: O.M. de 17 de septiembre de 1958, B.O.E.A. núm. 112
Cesa: O.M. de 30 de septiembre de 1959, B.O.E.A. núm. 118
Ala núm. 3 (28 de julio de 1959, B.O.E.A. núm. 90)
- 1959**
CORONEL MARIANO GONZALEZ-CUTRE VILLAVERDE
Nombrado: O.M. de 24 de noviembre de 1959, B.O.E.A. núm. 142
Cesa: O.M. de 11 de agosto de 1962, B.O.E.A. núm. 96
- 1962**
CORONEL EMILIO LECUONA GARCIA-PUELLES
Nombrado: O.M. de 11 de agosto de 1962, B.O.E.A. núm. 96
Cesa: O.M. de 3 de enero de 1964, B.O.E.A. núm. 2
Ala núm. 43 (abril de 1965)
- 1964**
CORONEL RAMIRO PASCUAL SANZ
Nombrado: O.M. de 3 de enero de 1964, B.O.E.A. núm. 2
Cesa: O.M. núm. 3061/65 de 14 de octubre, B.O.E.A. núm. 129
- 1965**
CORONEL LUIS DE ZAVALA IGARTUA
Nombrado: O.M. núm. 2189/65 de 25 de octubre, B.O.E.A. núm. 128
Cesa: O.M. núm. 2918/67 de 22 de diciembre, B.O.E.A. núm. 153
Base Aérea de Villanubla (O.M. núm. 2321/67 de 19 de octubre, B.O.E.A. núm. 126)
Coronel comandante de la Base Aérea de Villanubla
- 1967**
CORONEL ANTONIO RODRIGUEZ PARDO
Nombrado: O.M. núm. 2915/65 de 22 de diciembre, B.O.E.A. núm. 153
Cesa: O.M. 722/70 de 23 de marzo, B.O.E.A. núm. 36
- 1970**
CORONEL JESUS PÉREZ HERRERO
Nombrado: O.M. núm. 721/70 de 23 de marzo, B.O.E.A. núm. 36
Cesa: O.M. núm. 393/72 de 9 de febrero, B.O.E.A. núm. 18
- 1972**
CORONEL LAMBERTO ARRANZ MAESTRE
Nombrado: O.M. núm. 796/72 de 22 de marzo, B.O.E.A. núm. 36
Cesa: O.M. núm. 1813/74 de 20 de junio, B.O.E.A. núm. 75

nal y aviones propios, a raíz del traslado del material T-12 de Getafe a Villanubla en julio de 1991. Las misiones de carácter humanitario fueron variadas (evacuaciones de enfermos, transporte de alimentos y medicinas, estafetas de pasajeros y carga...) y continuaron hasta marzo de 1994, fecha en la cual se desactivó el Destacamento.

En la etapa final, se mantuvieron dos T-12 permanentemente operativos en el Aeropuerto de Malabo y una Sección de Apoyo al Transporte Aéreo (SATA) en el Aeródromo de Bata. El balance particular del Ala 37 se resume en 1.536 horas de vuelo en 448 misiones, en las cuales se transportaron 6.832 pasajeros y 91.012 kg. de carga.

A partir de julio de 1991 el T-9 será sustituido en el inventario del Ala 37 por el T-12 Aviocar, aeronave monoplano de ala alta cantiléver de estructura metálica y fabricación española, con un role operativo Short Range Transport (SRT). Su denominación civil es Casa-212. Tras este cambio, la unidad obedeciendo las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, presta servicio en el destacamento de Vicenza, Base Aérea de Dal Molin (Italia), desde junio de

1993. Hasta octubre de 1999 se han realizado setenta y cinco destacamentos.

La unidad fue la primera del Ejército del Aire que participó en misiones de mantenimiento de la paz (Operación "Deny Flight"), dentro del conflicto en la antigua Yugoslavia, hecho no demasiado conocido hasta ahora. En otoño de 1994 se encuadró dentro del destacamento Icaro, que ejerce el control operativo de los efectivos destacados.

Las misiones, realizadas con un Aviocar y dos tripulaciones, consisten en vuelos de enlace con las distintas bases y lugares de despliegue del contingente multinacional participante. Se han efectuado misiones por diferentes países de la zona mediterránea (España, Croacia, Grecia, Francia, Bosnia-Herzegovina) y se han cumplido todas ellas con un alto grado de efectividad.

El martes 8 de marzo de 1994, el T-12B-24 con la tripulación formada por el capitán Pedro Asensio, los tenientes Carlos Herraiz y Jacinto Chozas y el sargento primero Cándido Fuentes, que utilizaba el indicativo radio AME-3724, fue objeto de una agresión antiaérea con dos misiles SA-7 modificados de procedencia des-



Visita de S.M. el Rey en 1999.

conocida, dañando uno de ellos seriamente a la aeronave. El misil estalló contra o en las cercanías de cola, provocando heridas leves en el pasaje y desperfectos en el cono de cola y el motor izquierdo. El avión tuvo que recuperarse con un sólo motor y más de 70 NM de vuelo en el Aeropuerto de Rijeka (Croacia), auxiliado por elementos del Ala 37, en las 48 horas siguientes.

Los datos operativos totales hasta el 17 de julio de 1999 son de 5.641 horas de vuelo, con 8.603 personas transportadas y 61.037 Kg. de carga embarcada, en el transcurso de las operaciones efectuadas en los Balcanes.

En agosto de 1996 y en virtud de un Convenio suscrito entre el Ejército del Aire y la Agencia Estatal de Administración Tributaria (A.E.A.T.), la unidad asume el compromiso de la operación técnica de vuelo y su mantenimiento con aviones T-12 (seis aviones serie 200 del nuevo 373 Escuadrón), conforme a las misio-

nes solicitadas por el Servicio de Vigilancia Aduanera. Estos aviocares son cedidos para su uso por el Ejército del Aire y operan fundamentalmente desde tres bases de despliegue: Santiago, Morón y San Javier.

Desde su inicio se ha participado en la localización y seguimiento de distintos buques hasta su apresamiento e incautación de numerosos alijos de contrabando y drogas, recibiendo la unidad numerosas felicitaciones por ello. El total de horas de vuelo del S.V.A. hasta mediados de 1999 asciende a 10.362 horas, en un número de misiones efectuadas de 2.601.

El 6 de abril de 1999 S.M. el Rey Juan Carlos I honró con su presencia al Ala 37 en la Base Aérea de Villanueva, recordando la callada pero necesaria labor que lleva a cabo esta unidad, dentro de las Fuerzas Armadas españolas. Estuvo acompañado en su visita oficial por el actual ministro de Defensa, Eduardo Serra.

En estos momentos, el volumen de misiones tanto nacionales como de transcendencia internacional va en aumento, lo que supone un esfuerzo continuado y una plena dedicación del personal militar y civil del Ala, con aprovechamiento máximo de los medios puestos a su disposición. La vida del Ala 37, que actualmente gira en torno a las 182.348 horas de vuelo aproximadamente, refleja en su actividad ese espíritu constante de entrega y sacrificio.

La base reúne en octubre de 1999 un total de 550 hombres, de los cuales 89 son oficiales, 147 son suboficiales, 186 son de tropa profesional y 128 son militares de reemplazo. Al mando del Ala núm. 37 está el coronel José Luis Martínez Climent (orden del BOD 762/38481 de 20 de mayo de 1998), que a su vez ejerce el mando de la base aérea donde está ubicada el Ala, del Sector Aéreo de Valladolid y de la Comandancia Aérea del Aeropuerto de Santander.

Actualmente, el Ala núm. 37 es un órgano funcional del Mando Aéreo del Centro (MACEN) y constituye una unidad aérea de transporte aéreo militar de corto radio de acción. Cuenta con 19 aviones C-212, de la serie 100 (15 unidades T-12B para transporte de tropas y cargas, y para lanzamientos de paracaidistas; más cuatro unidades T-12C para transporte de pasajeros y personalidades). Además se han asignado otros seis, de la serie 200 (denominación TR-12D), para realizar las misiones de vigilancia aduanera. El total asciende a 25 unidades de T-12 en la dotación de la unidad. Los aviocares están encuadrados en tres Escuadrones: el 371 (seis T-12B y cuatro T-12C), el 372 (nueve T-12B) y el 373 (seis TR-12D). ■

CORONELES AL MANDO DEL ALA 37 DE TRANSPORTE

Luis Serrano de Pablo	1962 / 1964
Carlos Franco Iribarnegaray	1964 / 1965
Antonio Cadenas Echevarria	1965 / 1967
Enrique Aparicio Rodríguez	1967 / 1970
Juan Alonso Callejo	1970 / 1972
Diego Viguera Murube	1972 / 1974
Jacobo Pedrosa y Alvarez de Quindós	1974 / 1976
Javier Bermúdez de Castro Ozores	1976 / 1977
Pedro Gómez Esteban	1977 / 1979
Jorge Mora Baño	1979 / 1981
Alfonso Carrillo Ruiz Martínez	1981 / 1983
José Sánchez Rocha	1983 / 1985
Juan José Aguado Barbero	1985 / 1987
José Luis Martín Cervera	1987 / 1989
Luis Julián Raymundo González	1989 / 1991
Juan Antonio Calvo Alvaro	1991 / 1993
José Caballero Sánchez	1993 / 1996
Gervasio Prieto Rodríguez	1996 / 1998
José Luis Martínez Climent	1998 /