



Un trabajo bien hecho

PEDRO M. ALFONSO HERNANDEZ
Capitán de Aviación

EL día 8 de marzo de 1994, es una fecha que deberá figurar en la historia del Ala 37, con base en Villanubla. Y no solo como referente histórico en esa Unidad de transporte, sino por extensión en la historia del Ejército del Aire español.

Ese día, concretamente un martes, el TRB-24 de la Unidad, bajo OPCON de la OTAN, fue alcanzado por medios SHORAD cuando sobrevolaba el espacio aéreo croata. Los daños causados en la aeronave obligaron a la tripulación a efectuar un aterrizaje forzoso.

Dos circunstancias históricas concuerrieron en este incidente.

En primer lugar, el hecho concernía a una de las aeronaves españolas que, junto con los P-3 ORION, participaba activamente por primera vez en una operación de la OTAN en el marco de un conflicto bélico en un país europeo.

En segundo término, era también la primera vez que una aeronave militar española es alcanzada en vuelo por una de las fuerzas implicadas en el conflicto.

Esa mañana, la del martes 8 de marzo, la tripulación del T12B-24 del Ala 37, destacada en la base de Vicenza, al norte de Italia, formada por el capitán Pedro Alfonso, los tenientes Carlos Herraiz y Jacinto Chozas y el sargento primero Cándido Fuentes se dispuso a realizar la misión asignada en esa jornada. Estaba próximo el relevo del destacamento que rotativamente venían realizando tripulaciones del Ala 37 desde junio de 1993 y nada hacía sospechar que ese día ocurriría lo que al final aconteció.

La misión asignada para ese día consistía en un vuelo que ya se había reali-

Durante una misión de Zagreb a Split dentro del espacio aéreo croata, el Aviocar español, encuadrado bajo OPCON de la OTAN, tras uia fuerte sacudida debido a una explosión sufrió graves desperfectos, especialmente en su parte posterior.



Merced a la pericia y buen hacer del personal encargado de su reparación, en tres días el avión siniestrado estaba de nuevo operativo.

zados en otras ocasiones. Había que trasladar a determinados miembros de la FI-VEATAF y de UNPROFOR a Split. La ruta era Zabreb-Split, dentro del espacio aéreo croata, por aerovías abiertas a la circulación aérea general y bajo control civil. La ruta por tanto, fuera de la zona de exclusión aérea de Bosnia-Herzegovina y considerado "espacio aéreo seguro".

A los 30 minutos del despegue de Zagreb, el avión sufrió una fuerte sacudida producida por una explosión en la parte trasera. A partir de ese momento, sólo el acierto de la solución de la emergencia, que objetivamente se deduce del feliz resultado final, así como la pericia y gran profesionalidad del resto de la tripulación, evitaron lo que podría haber sido una auténtica tragedia. Como resultado de las decisiones y actuaciones de todos y cada uno de los miembros de la tripulación, el avión pudo tomar tierra en Rijeka, no sin grandes y serios problemas de control. Se puso en marcha entonces una operación para recuperar tanto a la tripulación como al T12B-24.

Esa misma noche, desde Villanubla partió hacia Vicenza el T12B-6B para sustituir

en la misión al avión ametrallado y al día siguiente partió hacia Rijeka un tercer Aviocar, el T12B-15 que llevaba al personal necesario y materiales para su reparación. El entusiasmo y buen hacer de todos hicieron que el domingo día 13, los 3 T12B y un total de 18 personas de la base de Villanubla se encontraran ya en Vicenza.

La operación concluyó 3 días después cuando con un vuelo en formación sobre la estepa castellana, el T12B-24 repara-

do y el otro que había acudido en su ayuda, llegaron por fin a casa.

Al margen de toda falsa modestia, el resultado final, a juicio de toda la Unidad, ha sido la culminación de un trabajo bien hecho gracias a la preparación y adiestramiento obtenidos de la ejecución de los planes de instrucción, al sentido de responsabilidad profesional, a la disciplina en la aplicación de los procedimientos y a esa compleja componente psicológica que induce a controlar esta clase de situaciones con la mayor precisión posible.

Con el orgullo que cumple al autor de esta breve reseña elaborada con la urgencia y apremio de las fechas previas a su publicación, ha de reconocerse que ha sido por encima de todo el concepto efectivo de unidad el que ha propiciado a través de cada una de las partes funcionales de la misma y del esfuerzo concreto de todos y cada uno de sus hombres la causa esencial de este hito operativo que ha jalonado la andadura del Ala 37 hacia el cumplimiento de su misión, y del cual todos sus hombres se hallan hoy muy satisfechos ■



El capitán Pedro Asensio, los tenientes Carlos Herráiz y Jacinto Chozas y el sargento privado Cándido Fuentes, tripulantes del avión siniestrado.