

25 años del ataque en la antigua Yugoslavia

# Aviocar no derribado en la operación Deny Flight

JOSÉ LUIS GRAU DOMENE

**E**l 8 de marzo de 1994 un Aviocar del Ala 37 de la base aérea de Villanubla, destacado en la operación de Naciones Unidas Deny Flight, fue atacado cuando realizaba una misión de aerotransporte entre Zagreb y Split, en la antigua Yugoslavia. Traslataba a personal de la OTAN y de UNPROFOR, además de carga y munición para abastecimiento logístico. La pericia de los cuatro tripulantes permitió el aterrizaje de emergencia de la aeronave con un solo motor, y que todos los que viajaban en la misma, pudieran salvar la vida.

Han pasado veinticinco años y los protagonistas siguen recordando el suceso como el «casi milagro». Son el coronel Pedro Miguel Alfonso, entonces capitán, hoy destinado en la jefatura de la Base Aérea de Zaragoza; el teniente coronel Carlos Enrique Herráiz, teniente en aquella época, hoy en el Ala 35; el teniente coronel Jacinto Chozas, también teniente cuando sucedió el hecho, hoy teniente coronel y representante nacional de programas espaciales en Francia SATCOM-SPAINSAT; y el subteniente Cándido Rodríguez, entonces sargento 1º, y que hoy sigue destinado en el Ala 37.

«Es difícil saber por qué uno está a veces en el lugar inadecuado en el momento inadecuado. Pero quizá sea más complicado entender por qué se consigue salir sano y salvo de tal situación para poder compartirlo, veinticinco años después, con los que no estuvieron allí», reflexiona el teniente coronel Jacinto Chozas.

La prensa nacional de la época contaba que un avión de transporte militar

español C-212 Aviocar había resultado alcanzado por fuego antiaéreo, al parecer por la onda de un misil, cuando volaba de Zagreb a Split, en Croacia. Cuatro pasajeros -un militar norteamericano, otro francés, otro británico y un holandés- habían resultado heridos leves. El ataque, que fuentes de la OTAN habían calificado de «provocación» se había producido a las 12.35 horas a 55 kilómetros al este de Rijeka, cerca de la Krajina croata, ocupada por los serbios.

El avión había resultado alcanzado en el motor izquierdo y había recibido varios impactos en el fuselaje y la cola, por lo que había tenido que realizar un aterrizaje de emergencia en Rijeka, en la costa croata. La aeronave volaba a unos 7.000 pies (2.100 metros) de altura y, según fuentes militares

españolas, pudo resultar alcanzada por fuego de artillería de mediano calibre, 20 milímetros como máximo, o por la onda expansiva de un misil, ya que de recibir un impacto directo el aparato habría sido derribado.

Recuerda el teniente coronel Chozas que en aquella época el T-12 Aviocar era el primer y también único avión español asignado a la operación. Se le había dado ubicación en un parking de la base que permitía a tripulación y ocupantes, en apenas cinco minutos, embarcar con los motores en marcha. Durante el ya histórico vuelo «las fases de despegue, ascenso y crucero inicial transcurrieron con total normalidad, acompañadas por unas condiciones meteorológicas favorables, hasta el momento en que una fuerte sacudida, acompañada de un intenso estruendo,



Crónica del diario ABC del suceso



Portada del diario ABC con el suceso



*Cola del Aviocar con impactos de metralla*



*Impactos de metralla en la rampa*

### OPERACIÓN DENY FLIGHT

Con motivo de las sucesivas crisis en los Balcanes, el Ejército del Aire vuelve a participar en operaciones de paz. En mayo de 1993, el Gobierno español decidió contribuir con personal y medios a la operación Deny Flight de OTAN, en cumplimiento de la Resolución 816 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Tenía por objeto hacer cumplir el embargo de la comunidad internacional sobre la antigua Yugoslavia y su espacio aéreo, y proporcionar apoyo aéreo directo a la Fuerzas de Protección de Naciones Unidas (United Nations Protection Force, UNPROFOR).

En junio de 1993 se desplegó el destacamento de C-212 Aviocar del Ala 37, con dos tripulaciones, a la base aérea de Dalmolín en Vicenza (Italia), como contribución española a la operación Deny Flight para misiones de transporte aéreo a disposición de la OTAN. El role del destacamento formado por ese Aviocar y dos tripulaciones era servir de enlace entre el Cuartel General y diversas bases repartidas por la zona de responsabilidad (AOR).

Se contaba que la razón por la que el avión T-12 fue inicialmente destacado con gran premura para integrarse en la operación, fue el hecho de satisfacer el requisito de estar pintado de blanco, ya que la misión Deny Flight de la OTAN se había autorizado para proporcionar apoyo a la misión humanitaria que Naciones Unidas mantenía sobre el terreno UNPROFOR.

zarandeo el ligero Aviocar, llenándose a continuación la cabina de carga de un espeso humo blanquecino y de un olor, que alguien con fino olfato podría asimilar a pólvora quemada. Y a partir de ese momento, se esfumó lo que puede entenderse por normalidad en una misión de vuelo sobre un teatro de operaciones, y continuaron a precipitarse los acontecimientos aceleradamente».

El teniente coronel Herráiz, lo cuenta así: «Entre 60 y 70 millas náuticas al sur de Zagreb la aeronave recibe múltiples impactos causados por el ataque con un misil

SAM-7 modificado, lanzado por los serbios. Posteriormente se contrastó que fueron disparados dos misiles, aunque solo uno nos alcanzó. El impacto afectó a la cola del avión, al portalón trasero, al radiador de aceite de uno de los motores y al interior de la cabina de pasajeros, hiriendo a varios de ellos. Además, un trozo de metralla atravesó la cabina, incrustándose cerca de la columna vertebral y los pulmones del mecánico de vuelo, el entonces sargento 1º Cándido Fuentes, mi hermano de sangre, quien no se daría cuenta de ello hasta mucho después, concentrado como estaba en el fragor de la batalla y en sus críticos cometidos en ese momento. El teniente Chozas, tras aplicar con los botiquines unas primeras atenciones a los heridos, se desplazó a la cola del avión para valorar los daños. En ese momento no sabíamos que venía ese otro misil de camino que por suerte para nosotros no impactó. Un par de segundos después se produjo la caída inmediata de la presión de aceite del motor izquierdo. En mitad de esa vorágine, con el comandante del avión intentando mantener los parámetros de vuelo y la controlabilidad de la aeronave, mecánico y copiloto efectúan la parada inmediata del motor dañado, para evitar que se gripara y el consiguiente riesgo de incendio asociado».

«En ese instante –explica el teniente coronel Herráiz–, la adrenalina hace que los segundos parezcan horas, que el tiempo se ralentice hasta el infinito. Con el capitán Alfonso a los mandos, comprobando que el avión



*Así quedó la cola del Aviocar tras el ataque*



era ‘volable’ a pesar de la limitación causada por los daños sufridos en el cono de cola, tuvimos problemas para que el controlador de NATO Zagreb entendiera la emergencia real en la que nos encontrábamos. Además, la zona era montañosa y el capitán Alfonso detectó que andábamos escasos de potencia por la falta de un motor y el avión no podía mantener altura. Afortunadamente la meteo era buena y, con un procedimiento de muy larga final estabilizada, el capitán tomó muy suavemente tierra en Rijeka, jugando con el único motor que quedaba para controlar el avión. Finalmente se aterrizó sin más novedades. Tras parar motores en plataforma, los heridos fueron inmediatamente evacuados. A continuación, nos vimos sorprendidos por el micrófono de un periodista de la CNN, tan solo veinte minutos después de que se produjera el ataque, al que lógicamente el capitán no hizo ninguna declaración».

El coronel Alfonso recuerda de los momentos inmediatamente posteriores al aterrizaje «que una vez en tierra, en Rijeka, llegó un avión de transporte militar con personal de Inteligencia. Un miembro de ese personal, de la USAF, inspeccionó los daños del

avión y encontró dentro de la cabina restos de una placa soporte de componentes electrónicos que identificó inmediatamente como de SAM-7B».

El teniente coronel Herráiz termina su relato narrando el momento en que se acercó a la cola del avión, «momento en el que la serenidad mantenida durante la reacción de supervivencia real que acabábamos de atravesar en el ataque, con la sensación de la muerte tan cerca, se transformó en debilidad momentánea de mis rodillas al ver los 149 impactos que conté en la cola, el cono destrozado, daños severos en el timón vertical, e impactos en el interior del puro, junto a los pasajeros, del tamaño de puños, a uno a escasos centímetros de la última fila de asientos».

Después de veinticinco años

Transcurridos veinticinco años, el teniente coronel Chozas lo tiene todo grabado en la memoria sin esa sensación de miedo que podría parecer lógica dados los acontecimientos, porque «miedo no tiene el que por demasiado joven e inexperto no ha acumulado suficiente experiencia para valorar el posible desenlace de lo que está ocurriendo a gran velocidad. Además, no tiene todavía esposa a la que dejar o hijos por llegar que le hagan presagiar

un dolor ajeno. El resto de emociones, probablemente estén todas ellas presentes y pugnando para ser asimiladas. Las emociones que sí que están presentes con el tiempo son las del reconocimiento por la labor del comandante de la aeronave, que aquel día soportó en sus hombros toda la responsabilidad, la del mecánico de la tripulación que, trabajando para recuperar el avión, descubre días después que ha sido alcanzado por un trozo de metal alojado cerca de la columna vertebral, y por la acción del equipo del Ala 37 que, en menos de 72 horas, con gran trabajo y entrega, consiguió poner de nuevo el avión a volar».

El teniente coronel Herráiz asegura que «tuvimos suerte. Sí, demasiada suerte quizá. Aún nos quedaban unos críos que traer al mundo a los miembros de la tripulación, y ahí están, míos cuatro, creciendo por culpa de aquel buen equipo del Ala 37, ni mejor ni peor que los demás en esa unidad, ni mejor ni peor que otras tripulaciones del Ejército del Aire, pero de nuestro Ejército del Aire. Y la Virgen de Loreto aguantando nuestras alas. ¡Eso sí es seguro, por qué se explica haber sobrevivido, y la suerte no es infinita!». ■



*Tripulación del Aviocar que sufrió el ataque*