

# El Ala 37 en Italia

RICARDO IGLESIAS DE PAUL  
Comandante de Aviación

**A**LFA MIKE ECHO 3720 CLEARED TO LAND RUNWAY 36". Cada vez que una aeronave militar española es autorizada a aterrizar en un aeropuerto fuera de nuestras fronteras recibe por radio frases como la que encabeza este artículo. Pero esta frase, en concreto, supone algo más que una simple autorización, significó el comienzo de la participación, por primera vez, de una unidad de Ejército del Aire, que se asignaba bajo control operativo de la OTAN, en la ejecución de una operación real.

La frase en cuestión estaba dirigida a la tripulación del T-12B-20 perteneciente al 371 SQN del Ala 37, ubicada en la Base Aérea de Villanubla, en Valladolid. El lugar: la Base Aérea de Dalmolin en Vicenza, Italia. La operación de la OTAN en la que se iba a tomar parte: "Deny Flight".

Eran las 16 h. 15 min. del día 15 de junio de 1993 cuando el Aviocar español cargado no sólo con material de repuesto, equipos y multitud de enseres personales, sino de ilusión y responsabilidad, tomaba tierra en suelo italiano.

Desde entonces, aquella operación de la OTAN en la zona de los Balcanes denominada Deny Flight, a la que se incorporarían 17 meses después las tripulaciones del C-15 (EF-18) de Zaragoza y Torrejón y del T-10 (Hércules C130H) del Grupo 31, ha ido cambiando de nombre y objetivos adaptándose a los requerimientos de la ONU. Pero empezamos por el principio.

## PUESTA EN MARCHA

**E**n junio de 1993, el gobierno español adopta la decisión de contribuir con medios humanos y materiales en la operación Deny Flight, puesta en marcha por la OTAN para dar cumplimiento a la Resolución 816 de abril de 1993 de Naciones Unidas. El objetivo era hacer cumplir el embargo decretado por la comunidad internacional sobre el territorio de la antigua Yugoslavia y sobre su espacio aéreo, decretándose un área "No Fly Zone".

Esta contribución inicial se materializó con el despliegue de un avión T-12B (CASA 212) y 2 tripulaciones del Ala 37 que desde entonces, y han pasado ya más de 6 años, operan desde la Base Aérea de Vicenza como avión de transporte y apoyo a la operación multinacional.

*"Los aviones despegarían no solo cargados de repuestos sino de una gran ilusión".*

El Ala 37 ya tenía por aquella época una amplia experiencia en despliegues durante periodos prolongados fuera del territorio nacional (Namibia en el 89 y Guinea Ecuatorial del 90 al 94).

Sin embargo, en esta ocasión el marco donde se iban a desarrollar las operaciones era bien distinto. Se trataba de un conflicto armado en pleno corazón de Europa; la OTAN mantendría el control operativo del avión por lo que las tripulaciones debían familiarizarse con documentos y procedimientos específicos de esta organización.

## LA LLEGADA A VICENZA

**E**l Aviocar se desplaza a Italia en unas condiciones previamente acordadas, que son, entre otras, "operación todo tiempo" y disponibilidad 24 horas al día del Centro Combinado de Operaciones Aéreas (CAOC), con alarmas a 1 h. Las limita-

Foto: Cap. Serral



Foto: Cte. Díez

**“Al día siguiente un equipo técnico del Ala 37 trabajando en Rijeka para recuperar el avión lo antes posible”.**

ciones operativas iniciales fueron las siguientes:

- 60 horas de vuelo mensuales
- 6 horas de vuelo al día como máximo
- No sobrevuelo de la NO FLY ZONE (al no disponer de medios de autoprotección)
- La dependencia orgánica y operativa correspondía directamente al director del CAOC.

La llegada a Vicenza supuso para el primer relevo un trabajo extra. Había que conseguir, además de una ubicación y un área de trabajo en la propia base italiana para ser utilizado como centro de operaciones del destacamento, un lugar, fuera del recinto de la base, donde alojar al personal. La ayuda del representante español en el Cuartel General de la Quinta Fuerza Aérea Táctica Aliada (FIVEATAF) fue, justo es reconocerlo, en este punto muy valiosa.

También se sucedieron anécdotas en estos primeros días, como la firma del acuerdo técnico bilateral con el jefe de la Base Aérea de Dalmolin, prevista por la OTAN, que “pilló” por sorpresa al jefe del primer destacamento, quien tuvo que consultar urgentemente con Valladolid si debía firmar, o no, algo desconocido hasta ese momento.

Los primeros 5 días de estancia por tierras del norte de Italia se dedicaron también a establecer, en coordinación con el CAOC, las rutas que, partiendo de Vicenza enlazarían, a modo de líneas regulares, con las bases y aeropuertos del resto de Italia y con Croacia. A pesar de esta preparación, la primera misión



se realizó el 22 de junio y puso de manifiesto el desconocimiento que había por aquel entonces de las características del CASA: se le envió a Spangdahlem y Ramstein (Alemania) transportando a personal del staff del CAOC. Se tardaron 10:20 h. al tener que dar un rodeo para evitar los Alpes ya que su sobrevuelo hubiera podido suponer la hipoxia de tripulantes y pasajeros. Fue, como es de imaginar, la última vez que se propuso esta ruta a un avión sin presurización.

#### ACTIVIDAD DEL DESTACAMENTO. LAS MISIONES

**H**asta la fecha se han realizado 78 destacamentos, que se relevan cada mes entre los días 15 y 17, utilizando para ello aviones propios de la unidad. Se han volado 4.798 horas, sin incluir las horas invertidas en los desplazamientos de cada avión que, por necesidades de mantenimiento, se cambian en cada relevo para pasar en Villanubla la revisión correspondiente a las 100 horas (gráfico nº 1).

Se han efectuado numerosas misiones de transporte de personal y material, tanto en el interior de la península italiana y sus islas, como a otros países de la Alianza Atlántica (Francia, Bélgica, Alemania y Grecia), así como a aeropuertos en Bosnia-Herzegovina y Croacia. En este último país los vuelos no estaban exentos de riesgo, tal y como se demostró en la mañana del día 8 de marzo de 1994 al ser alcanzado el Aviocar (AME 3724) por un misil SAM 7, mientras cubría la ruta Zagreb-Split. La aeronave sufrió serios daños en el empenaje de cola, portalón trasero y radiador de aceite del motor izquierdo.

Los efectos del impacto obligaron a abanderar el motor izquierdo y los daños en la cola del avión produjeron un bloqueo parcial de los timones. La sereni-

dad, pericia y buen hacer de la tripulación (capitán Alfonso, capitán Chozas, capitán Herraiz y sargento Fuentes) permitió un aterrizaje seguro en Rijeka (Croacia), desde donde pudieron ser evacuados al hospital de la ciudad los heridos por esquirlas de metralla que atravesaron la estructura del avión.

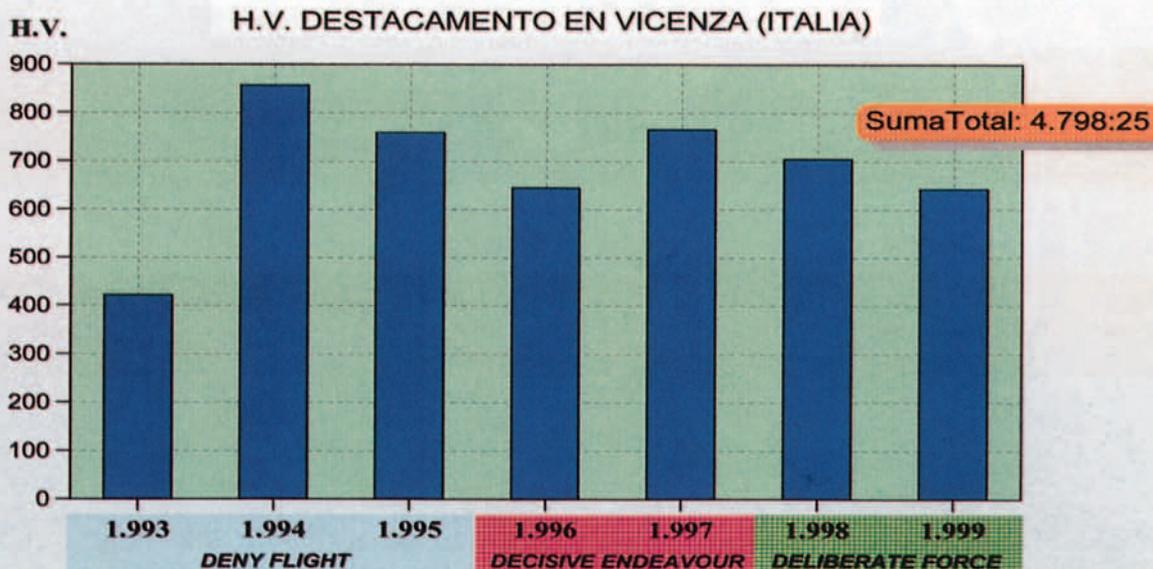
Si bien en los primeros años del destacamento los vuelos se limitaban casi en exclusiva al territorio italiano, en la actualidad la mayoría de las misiones tienen como destino bases y aeropuertos situados en la orilla del Adriático.

Los vuelos que se realizan dentro de esta zona entrañan cierto riesgo y bastante dificultad, debido principalmente al deterioro en la infraestructura de los aeropuertos, como consecuencia de los daños que han sufrido durante el conflicto. Tampoco ayudan lo abrupto de la geografía y las malas condiciones meteorológicas que suelen presentarse en esta región. A estas circunstancias hay que añadirle que la OTAN continúa manteniendo un riguroso control de tráfico aéreo dentro de la zona, lo que exige de las tripulaciones una constante revisión de los procedimientos a aplicar en cada vuelo.

#### EL DESTACAMENTO HOY

**E**n la actualidad, el destacamento que el Ala 37 mantiene en Vicenza, lo componen cinco pilotos y dos mecánicos de vuelo, que con el "CASA" (nombre con el que familiarmente es conocido el Aviocar dentro de la operación), están permanentemente dispuestos a actuar allí donde el CAOC precisa de sus servicios.

El trabajo que desarrollan sus componentes, se reparte entre vuelos, alarmas y los servicios propios del destacamento. Además de estos cometidos, diaria-



Nota: Las H.V. del año 1.999 son las realizadas hasta el día 22 de Noviembre



Foto: Cap. Serat

*“Las tripulaciones se enfrentan a menudo a malas condiciones meteorológicas.”*

mente, desde diciembre del 95, en que finalizó la operación Deny Flight, uno de los pilotos realiza las funciones de oficial de enlace en la célula del RAMCC (Regional Air Movement Control Center), para la coordinación de vuelos y gestión de SLOTS de las aeronaves militares españolas de transporte con destino a cualquiera de los aeropuertos dentro del teatro de operaciones (Zagreb, Mostar, Sarajevo, Pristina, Tirana...).

Esta labor es bien conocida por nuestros compañeros de las Alas 31 y 35 y del 45 Grupo, pues han sido varias las veces que, avanzada la noche, se ha tenido que corregir algún dato del plan de vuelo para adaptarlo a las nuevas necesidades planteadas por la unidad.

### UNA LABOR RECONOCIDA

**E**n esta ya larga estancia del destacamento que el Ala 37 mantiene en Vicenza, se han transportado en el Aviocar a unas nueve mil personas de todas las nacionalidades, ocupaciones y responsabilidades dentro de la operación de paz en la antigua Yugoslavia: tanto a mandos de la OTAN y altos cargos de UNPROFOR como a distinto personal de otras fuerzas armadas europeas. Gracias a esto, todos ellos conocen un poco más no sólo nuestra forma de trabajar sino el buen hacer del destacamento. A pesar de ser uno de los aviones más lentos de los destacados en Vicenza, la eficacia en la preparación y ejecución de las misiones ha hecho que sea, en repetidas ocasiones, el medio de transporte elegido por el di-

rector del CAOC, quien no se ha recatado en proclamar su sorpresa al conseguir con el Aviocar acortar el tiempo total en el desplazamiento entre Vicenza y Aviano.

Desde el comienzo del destacamento hasta ahora se ha conseguido mantener una operatividad que ronda el 99%. Ello gracias en gran parte al esfuerzo del equipo técnico y personal de mantenimiento del Ala 37 en la Base Aérea de Villanubla, que en ocasiones han tenido que pasar noches trabajando para poder enviar a Italia piezas e incluso motores enteros a tiempo de poder montarlos y no tener que retrasar al día siguiente la hora prevista de despegue para realizar una misión. En este aspecto concreto no podemos dejar de mencionar el importante y amplio trabajo que se realiza, en general, en todo el Ala 37 ya que, desde el verano del año 96, al destacamento de Italia se añadieron otros tres en distintos lugares de la geografía española en labores de colaboración con el Servicio de Vigilancia Aduanera. Esto supone que de forma permanente hay 4 aviones con sus tripulaciones correspondientes (17 pilotos y 8 mecánicos) fuera de su base de origen.

Volviendo al tema que nos ocupa, el despliegue en Italia, todo este trabajo no se hace en balde, además de contribuir a que una unidad más del Ejército del Aire español sea reconocida y valorada más allá de nuestras fronteras, está la satisfacción personal de la tarea bien hecha y saber que con nuestra *pequeña* aportación estamos contribuyendo a paliar las consecuencias que todo conflicto armado ocasiona en un país y al final, alcanzar esa paz que todos deseamos. ■