

Relato de un testigo

Mis amigos los pilotos del Ala 12



FERNANDO FERRANDEZ ILLAN

HAY que reconocer que la mili o Servicio Militar no es tan duro como parece. Muchos, con sólo pensar que se tienen que marchar lejos de sus casas, y que no van a volver a ver a sus amigos y familiares en un periodo de tiempo, se deprimen y terminan por maldecir. Dios sabe a qué y a quién.

Se tiene que reflexionar con calma lo que se va a hacer, y ya que para muchos, no les queda más remedio que incorporarse a filas, mi consejo es que lo hagan con la cabeza muy alta pensando que van a servir a su Patria lo mejor que puedan, y sentirse orgullosos del uniforme militar que llevarán puesto durante todo su Servicio.

Y cuando unos dicen: ¡JO! con la disciplina militar, qué rollo, no hay

quien la aguante; es muy dura y las guardias ¡MADRE MIA! las guardias, esto no me gusta...

Eso sí que es perder el tiempo y no comportarse como uno debe saber hacerlo. Tu labor en las Fuerzas Armadas es tan eficaz como la que pueda hacer otro compañero tuyo. Tú eres un grano de arena y entre todos formáis la montaña de dichas Fuerzas Armadas, la que hace que se mantenga firme y dispuesta a afrontar cualquier problema por muy grave o dificultoso que sea.

Por ello, puedo decir y quiero decir, que a lo largo de mi cumplimiento con mi Patria, mis mejores amigos han sido sin duda, siguen siendo y siempre lo serán: **"LOS PILOTOS DEL ALA 12"**.

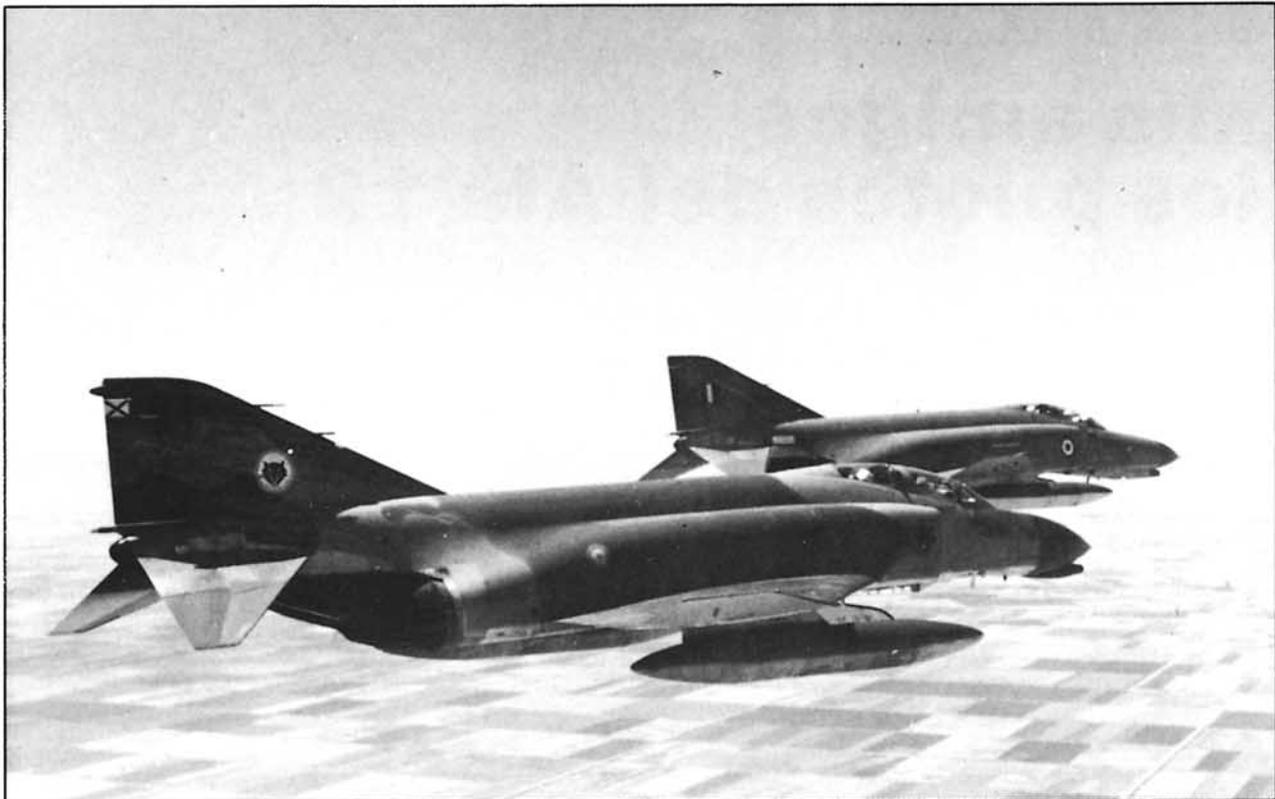
He conocido mucha gente durante esos 15 meses, los que he permanecido en la Base, observando cómo todos me ayudaban y en especial vuelvo a repetir (he de ser sincero) los pilotos del Ala 12.

Siempre me sentiré orgulloso que mi trabajo, allí, en Torrejón, en el 121, haya cubierto, por decirlo así, las necesidades operativas del Escuadrón en un tanto por ciento muy pequeño y en un espacio corto de tiempo. Mi huella siempre quedará en el recuerdo de los muchos que han estado conmigo.

¿Y la confianza que han puesto en mí? a los cuales les tengo un verdadero aprecio, no sólo por ser como son, sino porque continuamente (al igual que otras unidades de combate como el Ala 11, 14 y 15)



"En casi todas las ocasiones han sabido ayudarme y solucionar mis pequeños problemas".



Los pilotos de las unidades de combate ponen continuamente toda su atención en la defensa del espacio aéreo del territorio nacional.

están dando su vida, poniéndola en peligro por defender el Espacio Aéreo de nuestro territorio nacional. No sólo con ellos sino con las demás unidades aéreas.

Pocas personas deben saber lo que esto significa, pero para los que aman el volar, y sobre todo los cazas o reactores, es uno de los puntos más críticos que se plantea un piloto dentro de esta apasionada y bonita profesión.

El espíritu militar, con que cuentan cada uno de ellos, hay que verlo personalmente, hay que notarlo; personas que aman y sufren por su trabajo, pero siempre manteniendo la sonrisa en los labios.

En casi todas las ocasiones han sabido ayudarme; en cómo solucionar mis pequeños problemas, colaborando en todo momento preciso, no sólo por ser un compañero de trabajo, sino por ser un amigo.

Poco a poco he ido aprendiendo todo lo relacionado con los aviones, pilotos, operaciones, mantenimiento, personal, lo cual ha significado para mí, la ilusión en un futuro, de poder formar parte como piloto en el Ala 12.

ERASE UNA VEZ...

Es un día cualquiera, son las ocho de la mañana, cuando entro en el Escuadrón y veo a todos los pilotos llegar, casi todos con caras bien

despejadas y alguno que otro un poco dormido.

Lo primero que hacen, si no lo hicieron en el día anterior, es saber si tienen vuelo en el primer periodo e ir hacia la pizarra de operaciones del 121 Escuadrón de FA.s y com-



A primera hora, los pilotos se reúnen con el Jefe de la formación para comenzar el briefing y describir la misión a realizar.

probar si efectivamente tienen que volar. La mayoría entran en los vestuarios, se cambian y salen en mono de vuelo.

Para todos los pilotos que tienen vuelo en el primer periodo se reúnen con el Jefe de la formación para comenzar el briefing y hablar del tipo de misión a realizar, su modo, si es una alta o baja cota, etc. Aproximadamente sobre las nueve menos cuarto, y ya en el equipo de personal, se colocan tranquilamente el anti-g, los atalajes, cogen el casco, buscan a su compañero de vuelo (que por lo general no suele andar muy lejos), hacen el plan de vuelo y se dirigen a la línea de los F-4C.

Cuando regresan, todos un poco cansados, dan parte al Jefe del Escuadrón, diciendo: "SIN NOVEDAD". En el caso de que hubiera surgido algún contratiempo, algo que impidiese la misión, como el abortar por problemas del avión, dan todas la novedades y luego escriben en el parte de incidentes lo ocurrido, el cual pasa al Escuadrón de Mantenimiento, donde toman las medidas oportunas.

Una vez terminada la misión ya están relajados y aprovechan para ducharse (si es que no tienen que volver a volar), tomarse un café, etc. Así ocurre con los distintos periodos de vuelo, sea diurno o nocturno.



Después del briefing y de haberse colocado el anti g, los atalajes, casco en mano se dirigen hacia la línea de vuelo.



...Y finalmente, al aire a realizar la misión encomendada.



Después de observar día a día las funciones de un piloto de combate, quizás con la preparación y el estudio pueda ver realizados sus sueños.

El caso es que yo no paro de observar, día tras día, las funciones de un piloto de combate. Imaginaba a veces ser uno de ellos, forjarme en la mente un vuelo por los cielos de España; aunque no paraba de observar sus costumbres.

A la hora de comer, los Escuadrones están prácticamente vacíos de pilotos, hasta que al cabo de aproximadamente cuarenta minutos llegan de comer muchos de ellos. Los que vuelan en el tercer periodo (sobre las tres) hay algunos que se piensan si tomarse un pequeño aperitivo antes de volar o hacerlo después de una vez finalizada la misión. Luego queda ya poco tiempo para finalizar el trabajo del día; marcharse y esperar un nuevo amanecer (no estando en bajo mínimos, por supuesto) lleno de aventuras y nuevos acontecimientos para nuestros pilotos.

Escuetamente, he tratado de reflejar más o menos, la labor de un día de los pilotos; aunque pueda estar equivocado en alguna que otra cosa o que me falte algún que otro dato.

Lo más triste quizás, de mi Servicio Militar, fue el día de mi licencia. Me tuve que mentalizar que no volvería a trabajar en el Escuadrón, en mi Escuadrón, no vería a los pilotos tan a menudo, no vería, como he visto día tras día, los aviones despegar y tomar tierra; todo pasaría al recuerdo, después de haber entablado una amistad con todos los pilotos y con todo el mundo que me rodeaba en la Base. Nunca olvidaré los ratos más agradables que he pasado en su compañía.

¿Por qué escribo esto?

Quiero, a todos ellos, gratificarles por medio de este pobre artículo, mi más cordial y sincera satisfacción de poder haber estado con ellos, y que nuestros queridos lectores de la revista, sepan quienes son ellos:

"MIS AMIGOS. LOS PILOTOS DEL ALA 12" ■