

La pericia de la tripulación permitió el aterrizaje y que todo el pasaje pudiera salvar la vida

# 30 AÑOS DEL ATAQUE A UN C-212 EN LOS BALCANES



La tripulación junto al C-212 en el aeropuerto de Rijeka.



Los capitanes Alfonso y Diez evalúan los daños para solicitar repuestos.

«UNA tremenda explosión nos zarandeó. Tardé unos segundos en recuperar el control del avión. Miré atrás y vi la cabina de carga llena de un humo denso. Había un fuerte olor a pólvora. En ese momento, me dí cuenta de que nos habían atacado desde tierra». El capitán Pedro Miguel Alfonso Hernández siempre recordaría el día 8 de marzo de 1994. El C-212 *Aviocar* que pilotaba fue alcanzado por fuego antiaéreo cuando realizaba un vuelo de transporte, de Zagreb a Split, dentro de las misiones de apoyo que el avión español tenía asignadas a la misión *Deny Flight*. Con esta operación, los cazabombarderos de la OTAN vigilaban el espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina para hacer cumplir la prohibición de sobrevolar la zona decretada por las Naciones Unidas. Desde

junio del año anterior, un *Aviocar* del Ala 37 colaboraba en el traslado de personal y mandos a las distintas bases en las que estaban desplegados los cazas aliados.

El ataque al avión español se produjo en las proximidades de la ciudad croata de Karlovac, cuando volaba por una aerovía alejada del área del conflicto. Las investigaciones no pudieron aclarar la autoría del disparo aunque sí que procedía de zonas próximas a la Krajina, territorio por cuyo dominio pugnaban serbios y croatas. Las buenas condiciones climatológicas que había en el momento del impacto descartaban la posibilidad de que los agresores hubieran podido confundir el avión español con una aeronave de alguno de los bandos en conflicto. El entonces ministro de Defensa, Julián García Vargas, expresó en el Congreso de los Diputados que en esa región «existen elementos más o menos

incontrolados —dijo— que no quieren que la situación se dirija hacia la pacificación, sino que sigan las hostilidades».

La pericia de los cuatro miembros de la tripulación evitó la tragedia. Con un motor parado, los controles dañados y tres de los cinco pasajeros heridos por la metralla, el C-212 consiguió aterrizar en el aeropuerto de Rijeka, en la costa croata, 55 kilómetros al este del lugar en el que veinte minutos antes habían recibido el impacto. «No negaré que tuvimos suerte —admitía el capitán Alfonso— pero la clave estuvo en que, desde el principio, actuamos como un solo hombre».

El *Aviocar* había despegado al mediodía de la base aérea de Vicenza (Italia), donde estaba destacado. A la media hora de vuelo todo era normal. El avión volaba a 4.000 pies (unos 1.300 metros) con una velocidad de 150 nudos (278 km/hora) y el cielo estaba despejado. «Íbamos en vuelo

instrumental, bajo control Zagreb, para tener un exacto control de la posición y evitar las zonas peligrosas», recordaba el capitán Alfonso.

Tras el impacto la luz penetró en la cabina a través de multitud de orificios «de distintos calibres» que se concentraban en la parte trasera del avión. El teniente Jacinto Chozas y el sargento mecánico Cándido Rodríguez comunicaron entonces que había tres pasajeros heridos. «Estaban conscientes, pero la sangre es muy aparatosa y no sabíamos el alcance de su gravedad». Por su parte, el teniente Carlos Herráiz (copiloto) comprobó que el motor izquierdo perdía aceite. El capitán Alfonso decidió pararlo para evitar el peligro de incendio.

evacuación a Viena. Al final del día se comprobó que el sargento Cándido también había resultado herido leve por esquivarse en la espalda.

Fue entonces cuando la tripulación pudo comprobar el alcance de los desperfectos y contabilizar más de 100 impactos agrupados principalmente en los sistemas de control de la cola, en el costado izquierdo del fuselaje y en el portalón de acceso trasero. Una vez en tierra firme llegó el momento de reflexionar con calma y repasar la secuencia de los hechos. «Siempre piensas que lo podías haber hecho mejor, pero estoy satisfecho del modo en que afrontamos la situación», afirmaba el piloto. Solo después de redactar los pertinentes

estructura exterior, pero faltaron únicamente 40 centímetros para alcanzar el cableado y las rótulas de los timones, lo que habría anulado los mandos de control».

Esa misma noche, se transportó hasta el Ala 37 un timón de dirección desde la factoría de CASA en Sevilla. Mientras, los mecánicos de la base desmontaban de un C-212 los dos timones de profundidad. A la mañana siguiente otro *Aviocar* partió con los repuestos. A bordo viajaban además un piloto de pruebas y dos sargentos mecánicos del equipo de estructuras del Escuadrón de Mantenimiento de Villanubla. Montados los repuestos y revisados los mandos de control, la recuperación del aparato culminó con las pruebas de vuelo



El *Aviocar*, una vez reparado, se dispone a despegar para regresar a España.



Los protagonistas volvieron a reunirse hace cinco años en Villanubla.

«El susto inicial no te lo quita nadie. Sentimos miedo, claro, pero en ese momento no se nos pasó por la cabeza otra cosa que no fuera salvar la situación». El centro de control de Zagreb transmitió las indicaciones precisas para que procediera al aeropuerto de Rijeka. «Les pedí que preparasen servicios contraincendios —recordaba el piloto— y ambulancias para evacuar los heridos». Estos fueron atendidos durante el trayecto por el teniente Chozas, cuyos conocimientos de primeros auxilios fueron muy útiles para calmar a los pasajeros.

Mientras, la obsesión del capitán Alfonso era llegar a la vertical del campo con la máxima altura posible. «Me alineé con la pista desde bastante lejos para no forzar los mandos en el tramo final». Nada más aterrizar, los heridos fueron trasladados en tres ambulancias hasta el hospital de la ciudad, donde permanecieron hasta su

informes, la tripulación pudo disfrutar de una buena ducha en un hotel de la ciudad. A la mañana siguiente, el capitán Alfonso hubo de atender a diversos medios de comunicación españoles y croatas, así como a una comisión investigadora de este país, que se presentó en el aeródromo para analizar los impactos.

Las tareas de reparación se iniciaron doce horas después. A bordo de otro *Aviocar*, se trasladó a la zona el capitán Joaquín Díez López, jefe de control de calidad del Ala 37 quien, tras evaluar los daños con la ayuda del mecánico de vuelo, solicitó a la base de Villanubla (Valladolid) los repuestos necesarios. «Había que sustituir el radiador de aceite del motor izquierdo, que estaba perforado, el cono final del empenaje de cola, el timón de dirección y los dos timones de profundidad —explicaba el capitán Díez—. Los impactos solo dañaron la es-

y, en la mañana del día 13, el capitán Alfonso volvió a pilotar el avión con rumbo al aeropuerto de Viena.

Treinta años después, los cuatro protagonistas siguen recordando el suceso como el «casi milagro» y, desde entonces, son «hermanos de sangre». Continuaron su carrera en el Ejército del Aire. El capitán Alfonso es coronel en la reserva; los entonces tenientes Carlos Herráiz y Jacinto Chozas, también coroneles, siguen en activo, uno como jefe de la sección de Logística Operativa (J4) del Mando de Operaciones y, el otro, al mando del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF); por su parte el entonces sargento primero Cándido Rodríguez ha sido suboficial mayor de la base Villanubla hasta su reciente pase a la situación de reserva.

**Víctor Hernández**  
**Fotos: Pepe Díaz y Ala 37**