

EMERGENCIA aérea en Madrid

Un *F-18* del Ejército del Aire auxilia a un avión de pasajeros canadiense

Imagen del caza del Ala 12 tomada por uno de los pasajeros del *Boeing 767* durante la inspección visual de los daños sufridos por el avión.



La misión es muy sencilla. Despegar lo más rápido posible, coordinar con el control civil, interceptar la aeronave cuanto antes y ofrecer a su piloto la información que necesita para tomar una decisión». El pasado 3 de febrero un *F-18* del Ala 12 pilotado por el capitán Roberto García Macías prestó auxilio a un *Boeing 767* de *Air Canadá* que volaba a baja altura con una de las cuatro ruedas del tren principal de aterrizaje izquierdo reventada y, a consecuencia de ello, un motor dañado. Tras una inspección visual de poco más de 15 minutos, los datos que el piloto del caza proporcionó al comandante canadiense fueron vitales para que este optara por el procedimiento más adecuado que le permitiera aterrizar con éxito de nuevo en Barajas sin que el pasaje, alrededor de 130 personas, sufriera daño alguno. De esta forma, el Ejército del Aire demostraba su preparación y capacidad para «contribuir a la acción interior del Estado en respuesta, en este caso, a situaciones de emergencia en territorio nacional», destacaba el jefe de Estado Mayor del Aire, general del aire Javier Salto, dos días después del suceso ante los medios de comunicación. Todo ello, añadía, «gracias a unas unidades caracterizadas por su disponibilidad, agilidad, flexibilidad, capacidad de respuesta, versatilidad, propias de las fuerzas aeroespaciales».

El Ejército del Aire supo desde el primer momento que un avión civil con problemas sobrevolaba el cielo de Madrid gracias a la información proporcionada por sus Centros de Coordinación de Salvamento, cuya misión es planear, dirigir y controlar las operaciones de búsqueda y salvamento aéreo (SAR) en caso de accidente de un avión civil o militar. «Lo sabíamos, pero no actuamos porque no se había producido accidente alguno», aclaraba el JEMA. «Nos encontrábamos a la expectativa».

Y así fue hasta las 16:40, momento en el que la comandante Pilar Mañas, jefe de la Escuadrilla de Circulación Aérea Operativa de Madrid —donde los controladores militares bajo su mando trabajan codo con codo con

los civiles en el Centro de Control de Tránsito Aéreo— recibió una llamada no programada desde la División Regional de Servicios de Tránsito Aéreo de la Región Centro Norte. «¿Existe alguna posibilidad de disponer de un avión del Ejército del Aire para inspeccionar visualmente los daños que nos ha reportado el piloto del *Boeing 767*?». La comandante Mañas trasladó la petición de aviación civil al oficial de servicio del Centro de Operaciones Aéreas del Mando Aéreo de Combate, ubicado en la base de Torrejón de Ardoz, y este, a su vez, al jefe del Ala 12, coronel Jerónimo Domínguez Barrero. Se había activado el protocolo de actuación.

El tiempo apremiaba. Era mejor hacer la inspección visual de día que de noche y el ocaso en Madrid, el 3 de febrero, estaba previsto que tuviera lugar sobre la siete y cuarto de la tarde a casi 2.500 metros, altitud a la que se iba a producir la interceptación y la evaluación visual de daños.

Antes, el coronel Domínguez realizó tres llamadas, a los escuadrones de combate 121 y 122 y al de Mantenimiento. Quería saber de inmediato la disponibilidad *in situ* de pilotos experimentados y de aviones preparados y configurados para realizar el vuelo de auxilio. Había personal y aeronaves. El capitán Macías se preparaba en ese momento para realizar una incursión nocturna de apoyo a unidades en tierra en el Polígono de Tiro de las Bardenas Reales (Navarra). A las 17:40, diez minutos antes de lo previsto, el *F-18* del Ala 12 despegaba de Torrejón.

INSPECCIÓN VISUAL

El piloto de caza interceptó la aeronave canadiense en espacio aéreo no segregado en un área deshabitada situada a entre 40 y 50 millas (unos 60 kilómetros) al sur de Madrid sobre la que llevaba ya unas horas realizando tránsitos en círculo para consumir combustible hasta alcanzar el mínimo necesario con el que aterrizar. Durante algo más de



Ricardo Pérez/MDE

Comparecencia ante los medios de comunicación del jefe de Estado Mayor del Aire —centro—, el jefe del Ala 12 —izquierda— y el piloto del avión de combate.

15 minutos, el tiempo que duró la inspección visual, ambos aparatos mantuvieron una velocidad constante de 220 nudos (400 km/hora), la máxima a la que la aeronave civil puede volar con el tren de aterrizaje bajado.

«La inspección visual fue a conciencia», relataría después el capitán. «Alrededor de 130 personas viajaban a bordo». «Me situé a cola del *Boeing* y avancé muy despacio hacia adelante, aproximándome lateralmente a pocos metros del avión, los suficientes como para proporcionar al piloto canadiense una información fiable». El oficial del

Ala 12 comprobó en primer lugar el estado del tren de aterrizaje principal derecho. Sin daños. A continuación el tren de morro. Intacto. Y, finalmente, el izquierdo. De las cuatro ruedas solo una tenía el neumático reventado. «Me tranquilizó comprobar que no había daños estructurales catastróficos y la actitud pausada del piloto durante la conversación que mantuvimos, quien agradeció mi labor antes de despedirnos y al que deseé un feliz aterrizaje». La misión de auxilio en vuelo había finalizado.

Tras tomar en Torrejón, el capitán Macías dio novedades al coronel Domínguez y, sin demora, retomó los preparativos de la misión que tenía programada para ese día. Mientras se enfundaba el traje *anti g*, uno de los soldados que le ayudaba en esta tarea le comunicó que el *Boeing 767* había aterrizado sin problemas. «Me alegré de que todo saliera bien y quedara solo en un susto». Había cumplido su misión, «como lo hubiera hecho cualquier otro piloto de combate del Ejército del Aire español».

José Luis Expósito



Héctor Gicquel

Controladores militares de la Escuadrilla de Circulación Aérea Operativa de Madrid siguieron las maniobras del *F-18*.